





Règlement technique 2026

IAME SERIES BENELUX 2026

Le règlement technique de la série a été approuvé par le Royal Automobile Club de Belgique le **XX** avec le numéro de visa **XX**

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
1.6.4 Applications spécifiques	8
1.6.4.1 IAME MINI-ROOKIE	9
1.6.4.2 IAME MINI	10
1.6.4.3 X30 JUNIOR	12
1.6.4.4 X30 SENIOR	14
1.6.4.5 X30 SENIOR CUP, MASTER	16
1.6.4.6 KA-100 (145), KA-100(155)	17
1.6.4.7 IAME SUPER SHIFTER / IAME SUPER SHIFTER MASTER	20
2. PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES	19
2.1 IAME Mini Rookie & IAME 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 accessoires	21
2.1.4 Batteries	22
2.1.5 Châssis, accessoires et équipements	22
2.1.6 Communication de donnée	25
2.1.7 Carénage avant	26
2.1.8 Support de siège	26
2.1.9 Autres	26
2.2 X30 Junior	28
2.2.1 Moteur, accessoires et équipements	28
2.2.2 Roulements et bagues d'étanchéité (joints spis)	30
2.2.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie	30
2.2.4 Batteries	32
2.2.5 Châssis, accessoires et équipements	32

2.2.6 Communication de donnée	32
2.2.7 Carénage avant	32
2.2.8 Support de siège	33
2.1.9 Autres	33
2.3 X30 Senior, X30 Senior Cup, X30 Master	34
2.3.1 Moteur, accessoires et équipements	34
2.3.2 Roulements et bagues d'étanchéité (joints spis)	37
2.3.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie	37
2.3.4 Batteries	38
2.3.5 Châssis, accessoires et équipements	38
2.2.6 Communication de donnée	38
2.2.7 Carénage avant	38
2.2.8 Support de siège	39
2.1.9 Autres	39
2.4 KA-100	40
2.4.1 Moteur, accessoires and équipement	41
2.4.2 Roulements et bagues d'étanchéité (joints spis)	42
2.4.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie	42
2.4.4 Batteries	43
2.4.5 Châssis, accessoires et équipements	43
2.4.6 Communication de données	43
2.4.7 Carénage avant	43
2.4.8 Support de siège	44
2.4.9 Autres	44
2.5 IAME Super Shifter / IAME Super Shifter Master	46
2.5.1 Moteur, accessoires and équipement	46
2.5.2 Roulements et bagues d'étanchéité (joints spis)	49
2.5.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie	49
2.5.4 Batteries	50
2.5.5 Châssis, accessoires et équipements	50
2.5.6 Communication de données	50
2.5.7 Carénage avant	51
2.5.8 Support de siège	51
2.5.9 Autres	51



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 2026 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 plans de joints CYLINDRES et avec une 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**)

En X30 Junior et X30 Senior, 2 moteurs courses seront autorisés par épreuve à partir des essais qualificatifs et jusqu'à la fin de l'épreuve, leur utilisation est libre, les 2 passeports seront déposés lors du contrôle technique.

En Mini-Rookie, Mini, KA100, X30 Senior Cup & Master et en SUPER-SHIFTER, un seul moteur sera enregistré. En cas de problème sur le moteur, les concurrents auront la possibilité de faire enregistrer un second moteur en présentant le passeport au délégué technique, le moteur remplacé restera au local des contrôleurs techniques jusqu'à la fin de l'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. Tout moteur déplombé avant la fin de l'épreuve sera jugé NON-CONFORMES et entraînera la disqualification du pilote concerné.

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.

La liste des revendeurs agréés est disponible en annexe.

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



Les passeports moteurs sont présentés lors de l'enregistrement matériel. Il est vérifié que les numéros de série et de scellés moteur sont indiqués sur les "passeport moteur" qui sont conservés durant toute la durée de l'épreuve par le contrôle technique.

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 la compétition.

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 %*
- *Catégories SUPER-SHIFTER 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 « IAME Netherlands » sont autorisés.

Les pneus slicks et pluies de courses sont interdits pendant les warm up et essais libres.

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.

Le sens de rotation est libre aussi bien en SLICKS qu'en PLUIE.

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 "MiniRAE Lite" est utilisé pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement.

En cas de doute sur le traitement éventuel des pneumatiques, le délégué technique peut mesurer leur dureté et la comparer à celle de pneumatiques du même lot que ceux utilisés lors de l'événement. La teneur en COV des pneumatiques ne doit en aucun cas dépasser **5 ppm (valeur limite maximale)**.

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 Prégrille 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 Couronnes / Pignons

Les couronnes à dents taillées et les couronnes à dents inclinées sont interdites dans toutes les catégories. Le profil de la dent doit être conventionnel. Les porte-couronnes flottants et les couronnes flottantes sont interdits dans toutes les catégories.

1.6.4 Applications spécifiques

1.6.4.1 X30 Mini-Rookie



Il sera permis de démarrer brièvement le moteur dans le Parc Départ (démarrage uniquement, aucune autre opération ne sera autorisée) avant d'entrer dans prégrille. Le rodage ou la chauffe des moteurs restent strictement interdits dans toutes les zones.

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 »)

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 »)

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 »)

À partir de la séance d'essais libres (officielle), les pneus peuvent être utilisés librement, conformément au règlement de la catégorie.

L'organisateur effectuera une vérification avant le début de chaque séance.

1.6.4.2 X30 Mini

Il sera permis de démarrer brièvement le moteur dans le Parc Départ (démarrage uniquement, aucune autre opération ne sera autorisée) avant d'entrer dans prégrille. Le rodage ou la chauffe des moteurs restent strictement interdits dans toutes les zones.

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 »)

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 »)

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 »)

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

À chaque épreuve de la IAME Séries Benelux, les pilotes doivent enregistrer/scanner un nouveau train de pneus pluie.



Les trains de pneus pluie non utilisés lors des précédentes épreuves de la IAME Benelux Series 2026 peuvent être réenregistrés/scannés durant la saison 2026.

Les pneus pluie doivent être enregistrés/scannés simultanément aux pneus slicks. Aucune exception ne sera faite.

À partir des qualifications, les pneus pluie scannés sont autorisés si la séance ou la course a été déclarée « piste mouillée » 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.

1.6.4.3 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”)

À chaque épreuve IAME Séries Benelux, les pilotes doivent enregistrer/scanner un nouveau train de pneus pluie.

L'enregistrement/scanning des pneus pluie doit être effectué simultanément à celui des pneus slicks. Aucune exception ne sera faite.

L'organisateur pourra prévoir un second créneau horaire, dans les horaires, le samedi matin, pendant les warm-up, 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.

1.6.4.4 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 4 pneus avant et 4 pneus arrière
- o 1 train de pneus depuis les essais qualificatifs jusqu'à la fin des manches qualificatives + 1 pneu de rechange maximum (avant ou arrière)
- o Les pneus neufs restants peuvent être utilisés pour la finale

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 (pour 2 sets) 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 (« 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")

À chaque épreuve de la IAME Séries Benelux, les pilotes doivent enregistrer/scanner un nouveau train de pneus pluie.

L'enregistrement/scan des pneus pluie doit être effectué simultanément à celui des pneus slicks. Aucune exception ne sera admise.

L'organisateur pourra prévoir un second créneau horaire le samedi matin, pendant les essais libres, pour les pilotes n'ayant pas monté leurs pneus la veille.

Le montage de pneus de course en dehors des créneaux horaires indiqués dans le planning sera interdit. Aucune exception ne sera admise.

À partir des qualifications, l'utilisation des pneus pluie scannés est autorisée si la séance a été déclarée « **WET** » par le directeur de course (sauf pendant les essais libres, où les pneus de course sont 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

Slick : Komet K3H

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 »)

À chaque épreuve de la IAME Séries Benelux, les pilotes doivent enregistrer/scanner un nouveau train de pneus pluie.

Les trains de pneus pluie non utilisés lors des précédentes épreuves de l'IAME Benelux Series 2026 peuvent être réenregistrés/scannés durant la saison 2026.

L'enregistrement/scan des pneus pluie et des pneus slicks est obligatoire. Aucune exception ne sera faite.

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.

1.6.4.6 KA100 - 145, KA100 – 155

Pneus slicks : Komet K3H

Pneus pluie : Komet K3W

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 »)

À chaque épreuve de la IAME Séries Benelux, les pilotes doivent enregistrer/scanner un nouveau train de pneus pluie.

Les trains de pneus pluie non utilisés lors des précédentes épreuves de l'IAME Séries Benelux 2026 peuvent être réenregistrés/scannés durant la saison 2026.

L'enregistrement/scan des pneus pluie et des pneus slicks est obligatoire. Aucune exception ne sera faite.

À partir des qualifications, 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.)

1.6.4.7 IAME SUPER SHIFTER / IAME SUPER SHIFTER MASTER

Pneus slicks : Komet K3M

Pneus pluie : Komet K3W

À partir des qualifications, l'utilisation des pneus de course scannés est obligatoire lors des manches qualificatives, des préfinales et de la finale. Leur utilisation est interdite lors des essais libres, des essais hors qualifications et du warm-up.

Nombre de pneus : (Par épreuve)

SLICKS

2 pneus avant et 2 pneus arrière



1 pneu de rechange (avant ou arrière)

PLUIES

2 pneus avant et 2 pneus arrière

2 pneus de rechange (1 avant / 1 arrière)

Pneus slicks de course (« Course »)

Les pilotes doivent se procurer un bon auprès de leur revendeur.

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

Pneus slicks course (« Réserve »)

Si un pilote a besoin d'un pneu slick de réserve, il doit se procurer un bon auprès de son revendeur.

Ce bon permet de retirer le pneu slick de réserve, qui sera ensuite 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 sont libres d'utilisation, conformément au règlement de la catégorie. Ils seront contrôlés avant chaque départ.

Pour les essais officiels et le warm-up (le cas échéant), les pneus sont libres d'utilisation, conformément au règlement de la catégorie.

Pneus pluie de course

À chaque épreuve de l'IAME Séries Benelux, les pilotes doivent enregistrer/scanner un nouveau train de pneus pluie de course.

Les trains de pneus pluie de course non utilisés lors des précédentes épreuves de l'« IAME Benelux Series 2026 » peuvent être réenregistrés/scannés pendant la saison 2026.

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 de réserve



Pour les pneus pluie de réserve, les pilotes doivent acheter un bon « pneu(s) pluie de réserve » auprès de leur revendeur respectif.

Ce bon leur permet de récupérer les pneus de rechange auprès de l'organisation, qui les enregistrera.

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

Essais libres (pneus pluie)

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 (le cas échéant), 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.

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/B 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 cylindre 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.

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 prégrille 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/B).

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/B).

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/B).

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/B)

- Version sans filtre
- Version avec filtre.

En aucun cas le manchon de liaison du Silencieux d'aspiration ne peut être modifié. Le sens de montage est libre.



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 portée 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).

2.1.6 Communication de données

Un seul enregistreur de données est autorisé.

Les capteurs autorisés sont :

- 1 capteur de vitesse
- 1 capteur de température
- 1 capteur magnétique

2.1.7 Carénage avant

Le carénage avant homologué Minikart FIA Karting doit être monté avec le kit de montage homologué FIA Karting 2022-2023.

(Schémas techniques FIA Karting n° 2.2.1)

Supports (pare-chocs inférieurs/supérieurs) homologués ou l'ayant été.

Les **carénages avant** doivent être à température ambiante à l'entrée du parc d'assistance.

La ou les surfaces inférieures du carénage avant doivent être uniformes et lisses.

Le carénage avant ne doit présenter aucun trou ni découpe autre que ceux présents lors de l'homologation. La fixation du carénage avant doit rester strictement d'origine ; aucune modification, artifice ou traitement d'aucune sorte n'est autorisé.

Le carénage avant doit être fixé à la main à l'aide des deux pinces à crochets réglables, sans aucun outil, ni pour le montage ni pour le démontage.

La distance entre la carrosserie et le pare-chocs avant, en position correcte, ne doit en aucun point être inférieure à 27 mm (Annexe n° 05 de la série IAME TR).

La protection de roue arrière en plastique homologuée FIA Karting est obligatoire.

2.1.8 Support de siège

L'utilisation de supports de siège supplémentaires est interdite.

2.1.9 Divers

La seule limitation concernant la largeur arrière est de 110 cm maximum.

Si la largeur arrière est inférieure à 110 cm, la protection en plastique peut dépasser le contour des roues arrière. Elle doit être immobilisée transversalement.

Un dispositif de sécurité sur les supports de protection de roue arrière est autorisé, à condition qu'il ne rigidifie pas le châssis et qu'il ne soit ni saillant ni considéré comme dangereux.

Les carénages latéraux ne doivent en aucun cas dépasser le contour des roues arrière.

Le protège-chaîne intégré est obligatoire.

Les protections de châssis sont autorisées si elles sont en plastique ou en nylon, n'apportent aucun avantage (rigidité, aérodynamisme, etc.) et ne présentent aucun risque de surépaisseur.

En cas d'avarie du châssis enregistré et à la demande du pilote, les commissaires techniques peuvent autoriser son remplacement par un châssis de même marque, s'il est prouvé qu'il est irréparable.

Après réception par le délégué technique du RACB, le châssis de remplacement peut 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 SELETTRA Digital "S" (Bobine de type "C") Fiche Constructeur N°254/A1 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 et ce sans préavis.

Le promoteur 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/A1).

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/A1.



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/A1).

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 optionnel.

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/A1) 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.
- o 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/A1).

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/A1)

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/A1) 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.

2.2.6 Communication de données

Un seul enregistreur de données est autorisé.

Les capteurs autorisés sont :

- 1 capteur de vitesse
- 2 capteurs de température
- 1 capteur magnétique

2.2.7 Carénage avant

Le carénage avant homologué FIA Karting 2025-2027 doit être monté avec le kit de montage homologué FIA Karting 2022-2023.

(Schémas techniques FIA Karting n° 2.2.1)

Supports (pare-chocs inférieurs/supérieurs) homologués ou en cours d'homologation.

Les carénages avant doivent être à température ambiante à l'entrée du parc d'assistance.

La ou les surfaces inférieures du carénage avant doivent être uniformes et lisses.

Le carénage avant ne doit présenter aucun trou ni découpe autre que ceux présents lors de l'homologation. La fixation du carénage avant doit rester strictement d'origine ; aucune modification, artifice ou traitement d'aucune sorte n'est autorisé.

Le carénage avant doit être fixé à la main à l'aide des deux pinces à crochets réglables, sans aucun outil, ni pour le montage ni pour le démontage.

La distance entre la carrosserie et le pare-chocs avant, en position correcte, ne doit en aucun point être inférieure à 27 mm (Annexe n° 05 de la série IAME TR).

Les protections de roue arrière en plastique homologuées FIA Karting sont obligatoires (les autocollants FIA ne sont pas obligatoires).

2.2.8 Support de siège

Des supports de siège supplémentaires sont autorisés.

2.2.9 Divers

Les protections de roue arrière en plastique homologuées FIA Karting sont obligatoires (les autocollants FIA ne sont pas obligatoires).

La protection de roue arrière ne doit jamais dépasser le contour extérieur des roues arrière et doit être immobilisée transversalement.

Un dispositif de sécurité sur les supports est autorisé à condition qu'il ne rigidifie pas le châssis et qu'il ne soit ni saillant ni considéré comme dangereux.

Un protège-chaîne intégré est obligatoire.

Les protections de châssis sont autorisées si elles sont en plastique ou en nylon, n'apportent aucun avantage (rigidité, aérodynamisme, etc.) et ne présentent aucun risque de surépaisseur.

En cas d'avarie du châssis immatriculé et à la demande du pilote, les commissaires techniques peuvent autoriser son remplacement par un châssis de même marque, s'il est prouvé qu'il est irréparable.

Après réception par le délégué technique du RACB, le châssis de remplacement peut être enregistré.



Dimension des pneus X30 Junior

Slicks:

- Front: 10 x 4.60-5
- Rear: 11 x 7.10-5

Pluies:

- Front: 10 x 4.20-5
- Rear: 11 x 6.00-5

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 : Junior 1 – 199
- Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés



2.3 X30 Senior, X30 Senior Cup, X30 Master

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

Poids total minimum: **X30 Senior Cup** (pilote compris): **167 kg**

Poids total minimum: **X30 Master** (pilote compris): **167 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 SELETTRA Digital "S" (Bobine de type "C") Fiche Constructeur N°254/A1 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 et ce sans préavis.

Le promoteur 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/A1).

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/A1..

Un joint d'échappement au minimum est obligatoire.

Le seul raccord d'échappement autorisé est le modèle sans restricteur (Fiche constructeur N°254/A1)

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 optionnel.

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 spits)

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/A1)
- 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.
- o 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/A1).

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/A1)

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/A1) 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.

2.3.6 Communication de données

Un seul enregistreur de données est autorisé.

Les capteurs autorisés sont :

- 1 capteur de vitesse
- 2 capteurs de température
- 1 capteur magnétique

2.3.7 Carénage avant

Le carénage avant homologué FIA Karting 2025-2027 doit être monté avec le kit de montage homologué FIA Karting 2022-2023.

(Schémas techniques FIA Karting n° 2.2.1)

Supports (pare-chocs inférieurs/supérieurs) homologués ou en cours d'homologation.

Les carénages avant doivent être à température ambiante à l'entrée du parc d'assistance.

La ou les surfaces inférieures du carénage avant doivent être uniformes et lisses.

Le carénage avant ne doit présenter aucun trou ni découpe autre que ceux présents lors de l'homologation.

La fixation du carénage avant doit rester strictement d'origine ; aucune modification, artifice ou traitement d'aucune sorte n'est autorisé.

Le carénage avant doit être fixé à la main à l'aide des deux pinces à crochets réglables, sans aucun outil, ni pour le montage ni pour le démontage.

La distance entre la carrosserie et le pare-chocs avant, en position correcte, ne doit en aucun point être inférieure à 27 mm (Annexe n° 05 de la série IAME TR).

Les protections de roue arrière en plastique homologuées FIA Karting sont obligatoires (les autocollants FIA ne sont pas obligatoires).

2.3.8 Support de siège

Des supports de siège supplémentaires sont autorisés.

2.3.9 Divers

Les protections de roue arrière en plastique homologuées FIA Karting sont obligatoires (les autocollants FIA ne sont pas obligatoires).

La protection de roue arrière ne doit jamais dépasser le contour extérieur des roues arrière et doit être immobilisée transversalement.

Un dispositif de sécurité sur les supports est autorisé à condition qu'il ne rigidifie pas le châssis et qu'il ne soit ni saillant ni considéré comme dangereux.

Un protège-chaîne intégré est obligatoire.

Les protections de châssis sont autorisées si elles sont en plastique ou en nylon, n'apportent aucun avantage (rigidité, aérodynamisme, etc.) et ne présentent aucun risque de saillie.

En cas d'endommagement du châssis homologué et à la demande du pilote, les commissaires techniques peuvent autoriser son remplacement par un châssis identique (même type et même marque), s'il est prouvé qu'il est irréparable.

Après validation par le délégué technique du RACB, le châssis de remplacement peut être homologué.

Dimensions des pneus X30 Senior Cup, X30 Master

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/E 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, 11 & 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. (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/E)

- 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
- 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 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/E).

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.

2.4.6 Communication de données

Un seul enregistreur de données est autorisé.

Les capteurs autorisés sont :

- 1 capteur de vitesse
- 1 capteur de température
- 1 capteur magnétique

2.4.7 Carénage avant

Le carénage avant homologué FIA Karting 2025-2027 doit être monté avec le kit de montage homologué FIA Karting 2022-2023.

(Schémas techniques FIA Karting n° 2.2.1)

Supports (pare-chocs inférieurs/supérieurs) homologués ou en cours d'homologation.

Les carénages avant doivent être à température ambiante à l'entrée du parc d'assistance.

La ou les surfaces inférieures du carénage avant doivent être uniformes et lisses.

Le carénage avant ne doit présenter aucun trou ni découpe autre que ceux présents lors de l'homologation.

La fixation du carénage avant doit rester strictement d'origine ; aucune modification, aucun artifice ni aucun traitement d'aucune sorte n'est autorisé.

Le carénage avant doit être fixé à la main à l'aide des deux pinces à crochets réglables, sans aucun outil, ni pour le montage ni pour le démontage.

La distance entre la carrosserie et le pare-chocs avant, en position correcte, ne doit en aucun point être inférieure à 27 mm (Annexe n° 05 de la série IAME TR).

2.4.8 Supports de siège

Les supports de siège supplémentaires sont autorisés.

2.4.9 Divers

Les protections de roue arrière en plastique homologuées FIA Karting sont obligatoires (les autocollants FIA ne sont pas obligatoires).

La protection de roue arrière ne doit jamais dépasser le contour extérieur des roues arrière et doit être immobilisée transversalement.

Un dispositif de sécurité sur les supports est autorisé à condition qu'il ne rigidifie pas le châssis, qu'il ne soit pas saillant et qu'il ne présente aucun danger.

Un protège-chaîne intégré est obligatoire.

Les protections de châssis sont autorisées si elles sont en plastique ou en nylon, qu'elles n'apportent aucun avantage (rigidité, aérodynamisme, etc.) et qu'elles ne soient ni saillantes ni considérées comme dangereuses.

En cas d'avarie du châssis immatriculé et à la demande du pilote, les commissaires techniques peuvent autoriser son remplacement par un châssis de même marque, s'il est prouvé qu'il est irréparable.

Après réception par le délégué technique du RACB, le châssis de remplacement peut alors être homologué.

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

Indentification 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



2.5 IAME Super Shifter / IAME Super Shifter Master

Poids minimum : **IAME Super Shifter** (pilote et équipement de course inclus) : **180 kg**

Poids minimum : **IAME Super Shifter Master** (pilote et équipement de course inclus) : **185 kg**

2.5.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur IAME X30 Super Shifter 175 cm³ est le seul moteur homologué équipé d'un allumage électronique SELETTTRA, Digital K (bobine type « L1 ») ou Digital « S » (bobine type « L1 »), ou d'un allumage électronique PVL Digital 690 (bobine électronique PVL type « L1 »).
(Fiche technique constructeur n° 384/F, version actuelle).

La lettre gravée sur le boîtier électronique ou la bobine électronique doit rester visible en permanence, sans qu'il soit nécessaire de démonter le boîtier ou tout autre composant (faisceau de câbles, relais, etc.).

Le boîtier électronique ou la bobine d'allumage peuvent être remplacés à tout moment pendant l'épreuve par un boîtier fourni par l'organisateur, sans préavis. Ils doivent donc pouvoir être retirés du kart sans intervention mécanique sur aucun autre composant.

Le moteur doit être conforme à la fiche technique du constructeur et être utilisé avec tous ses accessoires d'origine listés sur cette même fiche, sauf indication contraire dans le présent règlement.

Aucune modification, amélioration, ajout, enlèvement de matière ou polissage d'un composant du moteur ou de ses accessoires n'est autorisé.

Seules les pièces de rechange d'origine IAME peuvent être utilisées pour l'entretien du moteur.

Aucune transformation, amélioration, ajout, enlèvement de matière ou polissage d'une pièce du moteur ou de ses accessoires n'est autorisé.

Rotor d'allumage :

- o Le rotor doit être immobilisé et bloqué sur le vilebrequin.
- o La clavette doit avoir une largeur constante de 2,5 mm $\pm$ 0,06 et être correctement insérée dans la rainure du vilebrequin.
- o La rainure de clavette du rotor doit mesurer 2,5 mm en tout point $\pm$ 0,1 mm.

Stator d'allumage :

Les quatre trous de fixation de l'allumage sur le carter moteur ($\varnothing$ 5 mm $\pm$ 0,5 mm) ne doivent subir aucune modification. Les quatre vis de fixation M5 du stator doivent rester strictement d'origine, sans aucune modification.



Joint de culasse :

- o Épaisseur : 0,10 / 0,20 / 0,30 / 0,40 / 0,50 mm (tolérance : $\pm 0,05$ mm), (pièces d'origine IAME uniquement). Le montage par superposition est autorisé.
- o Un seul joint de culasse en cuivre est autorisé.

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

Test réalisé avec un fil d'alliage étain/plomb « 60/40 » (marque WURTH, réf. : n° 0987-113)
 $\varnothing$ 1,5 mm $\pm$ 0,05 / - 0,1

Procédure :

- o Utiliser un fil d'alliage étain/plomb de 64 mm de long
- o Laisser refroidir le moteur
- o Déposer la culasse
- o S'assurer que le piston est à 5 mm du point mort haut
- o Placer le fil d'alliage étain/plomb sur le piston
- o Remonter la culasse
- o Faire tourner lentement le vilebrequin en écrasant le fil d'alliage étain/plomb à la main
- o Faire tourner le moteur au-delà du point mort haut (PMH) une fois
- o Ne pas forcer ; une rotation douce suffit
- o Au PMH, le piston aplatira la soudure
- o Déposer la culasse et mesurer les extrémités du fil d'alliage étain/plomb de 64 mm

Clapets :

Les clapets doivent être d'origine, marqués IAME. Épaisseur : 0,40 mm $\pm$ 0,05 mm

Les renforts de clapets sont optionnels et leur forme et leur nombre sont libres.

L'usinage (finition de surface) de la surface d'étanchéité du bloc de clapets est autorisé afin d'assurer une étanchéité optimale entre le conduit d'admission et le carter.

Bougies d'allumage :

Seules les bougies d'allumage NGK BR9EG / BR10EG / BR9EIX / BR10EIX / R6254E-105, avec leur joint d'origine et sans aucune modification, sont autorisées.

Système d'échappement :

Seul le système d'échappement d'origine (fiche technique constructeur n° 384/F) est autorisé.

L'échappement et le collecteur ne doivent subir aucune modification. Il est interdit d'enlever de la matière ou de la peinture, de les chromer ou de les polir.



Le perçage de l'échappement pour permettre l'installation d'une sonde de température (à l'emplacement prévu à cet effet) est autorisé.

En cas de fissure, l'échappement peut être soudé, à condition que la réparation ne modifie pas sa forme interne.

La longueur du raccord d'échappement doit rester strictement d'origine.

L'entretoise en aluminium (réf. IFH 20500, épaisseur : $5 \pm 0,5$ mm) est obligatoire.

Un seul joint IAME d'origine est obligatoire de chaque côté de l'entretoise (épaisseur : minimum 1,4 mm en toutes circonstances).

Seul le coude d'échappement d'origine réf. : IZH-06100 (28 mm) est autorisé, sans aucune modification.

Silencieux d'échappement autorisés :

- Silencieux KZ1/KZ2 homologués FIA Karting 2014-2022
- Silencieux KZ1/KZ2 homologués FIA Karting 2024
- Silencieux KZ1/KZ2 homologués FIA Karting 2019-2021
- Elto Type 118 « Aluminium » et Elto Type 108 « Carbone »

Les silencieux d'échappement doivent rester pleinement conformes à leur homologation ou à leur fiche technique. Leur structure et leurs dimensions ne doivent subir aucune modification.

Les contrôleurs techniques peuvent exiger à tout moment, sans justification, le remplacement du matériau d'insonorisation du silencieux.

Système de refroidissement :

Le radiateur, la pompe à eau et la poulie sont libres (pompe à eau classique, entraînée par la ou les courroies installées sur la poulie).

Le système de thermostat IAME d'origine (by-pass) est optionnel et libre.

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

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



Une grille de radiateur réglable (rideau) est autorisée. Elle doit être fixée sur le radiateur. Un ruban adhésif est autorisé, à condition qu'il recouvre entièrement le radiateur de manière à ce qu'il ne puisse être retiré, même partiellement, en conduisant.

Les pignons secs du moteur peuvent être de 15, 16, 17, 18, 19 ou 20 dents, uniquement des pièces d'origine IAME, qui sont les seules autorisées.

2.5.2 Roulements et bagues d'étanchéité (joints spis)

Seuls les roulements à rouleaux SKF BC1-1442 B pour vilebrequin sont autorisés.

Les cales IAME d'origine pour le réglage du jeu axial sont autorisées.

Seuls les roulements d'arbre de boîte de vitesses de type 6205 (jeu interne C3, C4 ou C5), 6204 (jeu interne C3 ou C4), 6202 (jeu interne C3 ou C4), à billes d'acier, cage en acier ou en polyamide, de marque SKF ou équivalente, sont autorisés.

Les joints spis doivent être installés avec la partie creuse orientée vers l'intérieur du carter et ne doivent contenir aucun matériau. Aucune modification n'est autorisée ; Le collage est autorisé.

2.5.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'admission et protection anti-pluie

Le carburateur TILLOTSON HB-15A doit être strictement d'origine, sans aucune modification. Tout enlèvement, ajout de matière ou polissage est interdit.

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

- o Seuls les kits d'admission et d'aiguille TILLOTSON réf. 233-717P avec rondelle d'étanchéité en cuivre sont autorisés (une seule rondelle en cuivre d'origine est autorisée).
- o Seuls les kits de joints et de membranes TILLOTSON réf. DG 1HB sont autorisés.
- o Seul le kit de réparation complet TILLOTSON réf. RK 1HB est autorisé.
- o Seul le gicleur principal TILLOTSON réf. 49-B58 est autorisé.
- o Le ressort de rappel des gaz est libre.
- o Le joint de carburateur doit être un joint IAME d'origine. (Épaisseur 0,8 mm $\pm$ 0,2 mm)
- o Le joint du clapet/conduit d'admission doit être un joint IAME d'origine.

Silencieux d'admission homologués (conformément à leur fiche technique d'homologation) :

- o RR NOX et RR NOX 2 Ø30 (avec élément insonorisant)
- o RR ACTIVE (V 2017) et RR ACTIVE NEW Ø30 (avec élément insonorisant)

Le raccord en caoutchouc doit rester conforme à celui indiqué sur la fiche technique d'homologation du silencieux d'admission utilisé.

En cas de pluie, un dispositif de conception libre empêchant l'eau de pénétrer directement dans le silencieux d'admission est autorisé, à condition qu'il ne crée pas d'effet Venturi et n'augmente pas l'admission d'air au-delà de celle du silencieux d'origine utilisé seul.

Toute modification de la protection anti-pluie est interdite.

2.5.4 Batteries

Les batteries VRLA (plomb-acide-gel) sont fortement recommandées.

Les batteries lithium-ion 14,8 V sont autorisées.

La batterie doit être solidement fixée et ne doit présenter aucun danger pour le pilote.

Le ou les commissaires techniques peuvent exiger le déplacement de la batterie s'ils estiment que son emplacement est dangereux.

La batterie doit être correctement connectée au faisceau électrique du moteur en permanence.

2.5.5 Châssis, accessoires et équipements

Tous les châssis homologués FIA Karting à partir de 2015 sont autorisés.

Un seul châssis est autorisé par épreuve.

Les freins à commande hydraulique agissant simultanément sur les quatre roues, homologués FIA Karting pour les karts à boîte de vitesses, sont obligatoires.

Les disques de frein en acier ou en fonte sont obligatoires. (Les disques en aluminium, en céramique et en carbone sont interdits).

Les roulements à billes en céramique sont interdits.

L'autocollant du constructeur sur l'axe arrière est facultatif.

2.5.6 Communication de données

Un seul enregistreur de données est autorisé.

Les capteurs autorisés sont :

- 1 capteur de vitesse
- 2 capteurs de température
- 1 capteur magnétique



2.5.7 Carénage avant

Le carénage avant homologué FIA Karting 2025-2027 doit être monté avec le kit de montage homologué FIA Karting 2022-2023.

(Règlement FIA Karting, Dessins techniques n° 2.2.1)

Supports (pare-chocs inférieur/supérieur) homologués ou en cours d'homologation.

La carrosserie avant et les supports (pare-chocs inférieur/supérieur) homologués FIA Karting 2022-2023 sont obligatoires et doivent être montés avec le kit de montage homologué FIA Karting 2022-2023.

(Règlement FIA Karting, Dessins techniques n° 2c et 2d) Année à préciser.

La carrosserie avant doit être à température ambiante à l'entrée du parc fermé avant la course. La ou les surfaces inférieures de la carrosserie avant doivent être uniformes et lisses.

La carrosserie avant ne doit comporter aucun trou ni découpe autre que ceux prévus par l'homologation.

Les points de fixation de la carrosserie avant doivent rester strictement d'origine. Aucune modification, aucun dispositif supplémentaire ni aucun traitement d'aucune sorte n'est autorisé.

La fixation de la carrosserie avant doit être effectuée manuellement à l'aide des deux crochets réglables, sans aucun outil pour le montage ou le démontage.

La distance entre la carrosserie et le pare-chocs avant, en position correcte, ne doit en aucun point être inférieure à 27 mm. (Annexe n° 05 de la série IAME RT)

La protection de roue arrière en plastique homologuée FIA Karting est obligatoire.

2.5.8 Support de siège

Des supports de siège supplémentaires sont autorisés.

2.5.9 Divers

Les protections de roue arrière en plastique homologuées FIA Karting sont obligatoires (les autocollants FIA ne sont pas obligatoires).

La protection de roue arrière ne doit jamais dépasser le contour extérieur des roues arrière et doit être immobilisée transversalement. Un dispositif de sécurité sur les supports est autorisé à condition qu'il ne rigidifie en aucune façon le châssis, qu'il ne soit pas saillant et qu'il ne présente aucun danger.



Les dispositifs de protection du châssis sont autorisés à condition qu'ils soient en plastique ou en nylon, qu'ils n'apportent aucun avantage (rigidité, aérodynamisme, etc.) et qu'ils ne soient ni saillants ni considérés comme dangereux.

En cas de dommage à un châssis homologué et à la demande du concurrent, les commissaires peuvent, après consultation des commissaires techniques, autoriser – si le châssis est jugé irréparable – son remplacement par un autre châssis de même marque et de même type.

Après approbation du délégué technique du RACB, le châssis de remplacement peut être homologué.

Démarrage du moteur :

Le démarrage du moteur doit être effectué à l'aide du démarreur électrique embarqué ou, si nécessaire, en poussant le kart.

Dimensions des pneus :

Slicks :

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

Pneus pluie :

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

Numéros de course :

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

- o Fond : Jaune
- o Numéros : Noirs
- o Gamme IAME Super Shifter : 701-799
- o Gamme IAME Super Shifter Master : 901-999