



Crédit photo : Bruno Dorais

RÈGLEMENT TECHNIQUE 2026

À lire et à appliquer conjointement avec le
Règlement sportif 2026 d'Auto Sport Québec.
En vigueur le 6 avril 2026

Cette réglementation régit toutes les compétitions de karting
autorisées et sanctionnées par Auto Sport Québec.



Commission
de KARTING
du Québec



Auto Sport Québec est le représentant officiel au Québec de l'autorité sportive Nationale,
représentant canadien de la FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (FIA), en
matière de karting et de sport automobile.

Publié par
Auto Sport Québec
444 - 7665 Boul. Lacordaire
Saint-Léonard, (Québec) H1S 2A7
Téléphone : (514) 252-3052
Courriel : info@lasq.ca
Site internet : www.auto-sport-quebec.com

Ce Règlement s'applique dans toutes les compétitions de karting sanctionnées par Auto Sport Québec.

Toute demande concernant ce Règlement doit être faite à Auto Sport Québec.

Le karting est un sport dangereux. Cette réglementation cherche à assurer un standard de sécurité et d'organisation dans les compétitions.

Ces règlements visent à faciliter le déroulement des compétitions et à promouvoir la sécurité générale. Ils constituent un guide et en aucun cas ne protègent les participants, les spectateurs ou toute autre personne des dangers inhérents à la pratique de cette discipline sportive.

Aucune garantie expresse ou implicite de sécurité pour un usage particulier n'est prévue ou résulte de la publication ou du respect du présent Règlement.

On encourage les participants à inspecter les installations de course et à porter à l'attention de l'organisateur et des officiels tout ce qui peut mettre leur sécurité à risque. Si un participant n'est pas à l'aise dans ces installations, il devrait penser à se retirer de l'événement. Si le pilote est mineur, ses parents, ses gardiens ou ses tuteurs devraient faire cette inspection.

Auto Sport Québec détient les droits d'auteur de tous les textes de ce livre de Règlement. Ceux-ci ne peuvent être reproduits sans permission écrite.

Les clubs affiliés à Auto Sport Québec doivent adopter le Règlement sportif ainsi que le Règlement technique publiés par Auto Sport Québec lors de leurs propres compétitions.

Sauf circonstances extraordinaires, Auto Sport Québec n'intervient pas dans l'organisation de compétitions de karting par ses clubs affiliés.

Dans le présent document, les termes pour désigner des personnes sont pris au sens générique et sont utilisés de façon non discriminatoire ; ils ont à la fois la valeur d'un féminin et d'un masculin.

- ◆ Les mises à jour dans ce document seront indiquées par la couleur rouge.
- Les spécifications ASQ dans ce document seront indiquées par la couleur Bleu.



TABLE DES MATIÈRES

1.	LE RÈGLEMENT TECHNIQUE	6
2.	PIÈCES, COMPOSANTS, MESURES	7
3.	RÈGLEMENT D'ENTRÉE DE L'ÉQUIPEMENT	7
4.	INSPECTION TECHNIQUE AVANT LA COURSE.....	9
5.	PROTOCOLE DE MARQUAGE TECHNIQUE.....	10
6.	INSPECTION TECHNIQUE APRÈS COURSE.....	11
7.	RÈGLES TECHNIQUES QUAND UNE COURSE EST DÉCLARÉE SOUS LA PLUIE.....	13
8.	SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES DU KART	14
9.	CARÉNAGE AVANT AVEC FONCTION DÉCROCHABLE CIK-FIA (PUSH BACK BUMPER).....	25
10.	PROTECTION DES PNEUS ARRIÈRES.....	26
11.	PROTECTION DES ROUES ARRIÈRE AVEC COUVRE-ROUES	27
12.	SPÉCIFICATIONS DE CARROSSERIE	28
13.	FIXATION DU LEST (BALLAST).....	36
14.	RÉSERVOIR DE CARBURANT ET SYSTÈME	36
15.	EMBRAYAGES	36
16.	GARDE-CHAÎNE / PROTECTION D'HUILE	37
17.	NUMÉROS DE COMPÉTITION ET PANNEAUX DE NUMÉROS.....	38
18.	INSTRUMENTATION ET COMMUNICATION	39
19.	RESSORT DE RAPPEL D'ACCÉLÉRATEUR	39
20.	CEINTURES DE SÉCURITÉ ET RÉTROVISEURS.....	39
21.	COMMANDES MANUELLES	40
22.	TRANSPONDEUR.....	40
23.	EMPLACEMENT DE MONTAGE DU TRANSPONDEUR	40
24.	NOM DU PILOTE	41
25.	BATTERIES DE DÉMARRAGE	41
26.	CONTRÔLE DU FLUX D'AIR SUR LES RADIATEURS	41
27.	PNEUS	41
28.	COMPOSANTS DESSERRÉS OU PERDUS	42
29.	CIK-FIA, INCLUANT KZ, KZ2, OK, OK-N, OK-JUNIOR, MINI, SUPERKARTS, E-KARTING	43
30.	ROK INCLUANT ROK MICRO, MINI, GP, VLR, SHIFTER	43
31.	ROTAX INCLUANT MAX SÉNIOR, MAX JUNIOR, DD2, DD2 MASTERS, MINI MAX, MICRO MAX	43

32.	BRIGGS & STRATTON	43
33.	TOUTES AUTRES CLASSES.....	43
34.	EXIGENCES RELATIVES AU CARBURANT ET À L’HUILE	44
35.	EXIGENCES DE CARBURANT ET D’HUILE POUR LES DEUX TEMPS	44
36.	EXIGENCES DE CARBURANT POUR LES MOTEURS À QUATRE TEMPS - ESSENCE À UTILISER	45
37.	ESSAIS DE CARBURANT ET D’HUILE	45
38.	UTILISATION DE CAMÉRAS SUR LES KARTS.....	46
39.	AUTOCOLLANT ET ÉCUSSON	49

1. LE RÈGLEMENT TECHNIQUE

L'esprit et l'intention seront la norme selon laquelle ces règlements seront appliqués.

Sous couvert, déclaré, reformulé ou non déclaré tout changement ou action dans la seule intention de créer indûment un avantage de rendement est un motif de disqualification.

Le respect des règlements techniques d'Auto Sport Québec ne garantit pas nécessairement l'éligibilité des karts par d'autres organismes de sanction.

En cas de doute dans l'esprit d'un concurrent, fabricant, distributeur ou officiel quant à l'interprétation ou à l'application du présent règlement, le concurrent, fabricant, distributeur ou officiel est invité à communiquer préalablement par écrit, par téléphone ou courriel à Auto Sport Québec. Les demandes verbales ne seront pas prises en compte.

Pour déterminer les questions d'éligibilité d'un kart, ou la présence, l'absence ou l'état d'un composant d'un kart, les officiels doivent être guidés par le principe :

« SI LE RÈGLEMENT N'INDIQUE PAS QUE VOUS POUVEZ LE FAIRE, VOUS NE POUVEZ PAS. »

Il est de la responsabilité du participant et / ou du pilote à tout moment d'assurer la conformité continue avec la sécurité mécanique et l'éligibilité technique du châssis, de la carrosserie et du moteur. Une réclamation pour manque de connaissances en cas de refus d'un kart ne sera pas prise en compte.

Les pièces, l'équipement ou la configuration non conformes du kart ne sont pas réputés avoir été autorisés ou approuvés en raison de leur passage à tout moment ou à plusieurs reprises dans le processus d'inspection.

Les clubs affiliés à Auto Sport Québec doivent adopter ces règlements techniques pour une utilisation au sein de leur propre organisation. Les clubs sont encouragés à nommer un inspecteur technique et des assistants.

2. PIÈCES, COMPOSANTS, MESURES

Toutes les pièces de rechange sont soumises à ce règlement. Toute pièce, trou, forme, dimension, mesure ou apparence non énumérés dans le présent règlement ne l'exclut pas de l'inspection.

Les modifications de la production par le fabricant d'un moteur, d'un kart ou d'une pièce pour un kart, ou par le fabricant d'une pièce de rechange qui rendent toute pièce non conforme aux spécifications ou non conforme à l'esprit et à l'intention du présent règlement sont sujettes à une décision d'Auto Sport Québec, pour savoir si la pièce sera considérée comme éligible et autorisée pour une utilisation en compétition.

Un inspecteur technique peut utiliser des moyens supplémentaires de mesure des composants pour comparer à une pièce conforme ou une pièce neuve d'origine.

Les manuels du fabricant font partie des spécifications de l'équipement et peuvent être utilisés pour référencer l'éligibilité des composants.

Des systèmes de mesure du régime moteur maximal et / ou de contrôle du fonctionnement de l'embrayage peuvent être utilisés dans les catégories où des limites de régime moteur et / ou des limites concernant le fonctionnement de l'embrayage sont prescrites. Ils doivent être installés dans le strict respect des instructions pertinentes.

Sur décision du (des) commissaire (s), l'inspecteur technique sera autorisé à remplacer le système d'allumage d'un participant par le système fourni par le fabricant. Le système d'allumage de remplacement doit être de la même marque et du même modèle que celui utilisé par le participant concerné.

3. RÈGLEMENT D'ENTRÉE DE L'ÉQUIPEMENT

3.1 DÉFINITION D'UN KART

Un kart est un véhicule terrestre monoplace sans toit ni cockpit, sans suspension et avec ou sans éléments de carrosserie, avec 4 roues non alignées qui sont en contact avec le sol, dont les 2 avant contrôlent la direction et les 2 autres arrière, reliées par un essieu unique et fabriqué d'une seule pièce, transmettent la puissance.

Les pièces principales sont le châssis (y compris la carrosserie), les pneus et le moteur. Le poste de conduite est dans le siège, avec les pieds vers l'avant.

3.2 BRIGGS & SRATTON, ROK ET ROTAX ONT LEURS PROPRES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

Rotax

<https://maxchallenge.ca/fr/reglementation/>

Le nombre de moteurs et de châssis autorisés sera conforme au Règlement du Rotax Max Challenge canadien et doit être noté par le (s) numéro (s) de série et le (s) numéro (s) de sceau sur la « carte d'identité » du moteur Rotax et le formulaire d'auto-déclaration technique.

Un moteur et un châssis sont autorisés pour chaque entrée et doivent être notés par numéro(s) de série sur le formulaire d'auto-déclaration technique, à moins d'être spécifié autrement dans les règlements particuliers.

Le changement pour un deuxième châssis ne peut se produire qu'en cas de dommages physiques (à considérer comme non réparables ou cassés) après approbation par l'inspecteur technique. Le passage à un deuxième moteur déclaré ne peut se produire qu'en cas de dommages physiques sur approbation de l'inspecteur technique.

3.3 RÉPARATIONS OU REMPLACEMENT APRÈS MARQUAGE TECHNIQUE

- a) Les réparations nécessitant la rupture d'un sceau ou la perte d'une marque ou le changement d'un châssis doivent être effectuées sous le contrôle d'un inspecteur technique. Les pièces appropriées doivent être re-scellées ou re-marquées et le participant doit commencer à l'arrière de la grille.
- b) **Classes Rotax** : La réparation et/ou le remplacement doit être conformes aux règlements du Rotax Max Challenge canadien.
- c) **Toutes les autres classes** : Le passage à un deuxième moteur déclaré ne peut se produire qu'en cas de dommages physiques sur approbation de l'inspecteur technique. Le numéro de série du deuxième moteur doit être ajouté à la feuille d'auto-déclaration du contrôle technique. Le moteur doit être scellé avec de la peinture et/ou du fil avant utilisation en compétition.

À la prochaine course, le pilote partira de l'arrière de la grille de départ.

Le nettoyage des carburateurs est autorisé dans les classes à quatre temps. Le nettoyage doit être approuvé et effectué sous le contrôle d'un inspecteur technique. Les pièces appropriées doivent être marquées de nouveau, le participant conservant sa position sur la grille de départ.

Un joint de couvercle de soupape présentant une fuite d'huile ou un couvercle de soupape endommagé de manière à provoquer une fuite d'huile peut être remplacé. Le remplacement doit être approuvé et effectué sous le contrôle d'un inspecteur technique. Le couvercle de soupape doit être remarqué avec le participant conservant sa position sur la grille de départ.

- d) **Échappements pliés, fissurés, desserrés ou cassés** :

À tout moment pendant l'événement, le participant ne perdra PAS sa position de départ pour la prochaine session ou la course finale lorsque l'une des procédures suivantes est accomplie sous le contrôle de l'officiel technique et que le dispositif de retenue du système d'échappement est re-scellé:

- Remplacement d'un collecteur cassé, plié ou fissuré.
- Resserrage des écrous de retenue du collecteur.
- Remplacement d'un goujon ou boulon de collecteur d'échappement dénudé.
- Réparation des filets d'attaches de l'échappement dans la tête de moteur.

Un échappement fissuré doit toujours être dans un état qui passera tous les contrôles techniques après la course. Sinon, le participant est disqualifié.

Un collecteur cassé passera l'inspection technique après la course à condition que l'intégralité du collecteur / silencieux soit toujours attachée au kart par le support et/ou l'attache, ET que l'ensemble du système d'échappement soit conforme au règlement. Si le collecteur et le silencieux sont séparés et ne peuvent pas être présentés au contrôle technique comme une unité complète, le participant est disqualifié.

3.4 ÉCHANGE D'ÉQUIPEMENT

Il ne doit pas y avoir d'échange de pneu(s), moteur(s) ou châssis entre les participants. Si un concurrent participe à plus d'une catégorie, il ne doit pas y avoir d'échange de pneus entre les classes. Les pilotes ne peuvent utiliser que les équipements répertoriés dans leur auto-déclaration d'inspection technique.

Dans toutes les classes, si des dommages physiques surviennent au(x) moteur(s) figurant sur le formulaire d'auto-déclaration d'inspection pré-technique ou si un châssis présente des dommages physiques (non réparables) qui empêcheraient un concurrent de participer, un moteur de remplacement non répertorié ou le châssis de remplacement peut être utilisé avec l'approbation de l'inspecteur technique avant utilisation. Le changement doit être noté sur le formulaire d'auto-déclaration technique. Dans les classes Rotax, une « carte d'identité » Rotax doit être soumise pour le moteur de remplacement. Les pièces appropriées doivent être re-scellées ou re-marquées. Un participant utilisant un moteur ou un châssis de remplacement doit commencer à l'arrière de la grille.

Les sanctions pour utilisation non autorisée de l'équipement sont les suivantes :

- Si l'infraction se produit en qualifications, le pilote doit prendre le départ à l'arrière de la grille lors de la première course.
- Dans les courses éliminatoires et pré-finales, un pilote doit être marqué à la dernière place et/ou prendre le départ à l'arrière lors de la prochaine course.
- Dans les courses finales, la pénalité est la disqualification.

4. INSPECTION TECHNIQUE AVANT LA COURSE

4.1 AUTO-DÉCLARATION D'INSPECTION TECHNIQUE

Chaque participant doit soumettre un formulaire d'auto-déclaration technique entièrement rempli aux inspecteurs techniques. À la réception du formulaire d'auto-déclaration technique rempli, le concurrent recevra un autocollant d'inspection technique.

Tout changement requis sur le formulaire d'auto-déclaration technique rempli et soumis doit être rempli et accepté par les inspecteurs techniques avant le début des séances de qualification dans une catégorie ou avant une heure désignée.

Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer que son kart répond aux exigences techniques de la catégorie pendant toute la course. Les pilotes trouvés sur la piste sans avoir rempli et soumis un formulaire d'auto-déclaration d'inspection technique préalable sont passibles de pénalités. Les pilotes qui participeront à l'inspection technique après la course et qui n'auront pas rempli ou soumis un formulaire d'auto-déclaration technique seront Disqualifié.

Tout kart, équipement de sécurité ou vêtement peut être soumis à l'inspection technique à tout moment.

Le formulaire d'auto-déclaration technique est conservé par l'inspecteur technique.



4.2 AUTOCOLLANT D'INSPECTION TECHNIQUE

L'organisateur de l'événement fournira un autocollant d'inspection technique unique pour chaque événement. L'autocollant doit être résistant à l'eau et avoir un espace suffisamment grand pour le numéro de kart à deux ou trois chiffres des concurrents.

Le participant doit apposer l'autocollant à l'emplacement désigné sur le kart avant de pouvoir entrer sur la piste pour toute session.

5. PROTOCOLE DE MARQUAGE TECHNIQUE

5.1 RESPONSABILITÉ DU MARQUAGE ET DE L'ÉTANCHÉITÉ

Il est de la responsabilité du pilote de s'assurer que son inscription a été correctement marquée ou scellée pour la compétition et l'inspection technique (moteur, pneus et châssis si nécessaire) à tout moment pendant la partie compétitive de l'événement. Ne pas le faire peut entraîner une pénalité, tel que déterminé par le(s) commissaire(s) ou le directeur de course.

5.2 MARQUAGE ET SCELLAGE DES COMPOSTANTS AVANT LA COURSE

- a) Le moteur, les pneus et le châssis utilisés par un pilote lors des qualifications seront marqués, scellés ou numérisés par un inspecteur technique à un moment et à un endroit désigné avant, pendant ou après la session de qualification avant que le pilote et / ou le mécanicien ou le kart ne laisse la zone de pesage après les qualifications.
- b) Selon la classe, tous les marquages du moteur et du châssis doivent soit former un sceau d'une partie à l'autre, soit être numérisés, soit être une marque d'identification.

- c) Tous les pneus doivent avoir été marqués sur le flanc intérieur d'une manière déterminée par un inspecteur technique ou numérisé à un moment donné avant de quitter la zone de pesée après la qualification.
- d) La peinture au latex est recommandée pour le marquage du moteur.

5.3 MARQUAGE DES COMPOSANTES DU PARC FERMÉ

Lorsqu'un Parc Fermé est utilisé, tous les pneus, réservoirs de carburant et réservoirs d'alimentation en carburant doivent être marqués du numéro de compétition du participant, à un moment déterminé, avant de se qualifier.

6. INSPECTION TECHNIQUE APRÈS COURSE

- a) À la fin de toute session sur piste, le(s) commissaire(s) et/ou l'inspecteur technique peuvent sélectionner les karts à inspecter, et les concurrents impliqués doivent immédiatement amener les karts sélectionnés directement dans le Parc Fermé / Zone technique / Inspection.
- b) À la fin d'une course, tous les karts sont considérés en « Parc Fermé » et doivent rester dans l'état exact dans lequel ils ont quitté la piste de course jusqu'à ce qu'ils soient libérés par le(s) commissaire(s) et / ou l'inspecteur technique ou son représentant.
- c) Il incombe au participant / pilote de déterminer si son kart a été sélectionné pour inspection ou non en se présentant immédiatement au Parc Fermé/Zone technique / Inspection pour inspection ou libération par l'inspecteur technique ou son représentant.
- d) Le fait de ne pas présenter le kart dans les plus brefs délais au Parc Fermé / Espace technique / Inspection, sur demande, peut entraîner une pénalité. Les pénalités comprennent une amende, le fait d'être marqué à la dernière place et / ou de commencer à l'arrière de la grille pour la première / prochaine course ou la disqualification. Une telle sanction n'est pas assujettie à protestation ou appel.
- e) Un participant/pilote et/ou un mécanicien doit assister chaque kart au Parc Fermé / Zone d'inspection technique. L'inspection technique peut commencer sur un kart ou un moteur sans que le participant / pilote et/ou le mécanicien soient présents.
- f) En plus du kart et de ses composantes, tout ce qui est monté sur ou dans un kart peut être considéré en « Parc fermé » par le(s) commissaire(s) ou l'inspecteur technique.
- g) Le participant / pilote est responsable de tous les coûts, le cas échéant, associés au démontage, à l'inspection et à la reconstruction de tout composant sélectionné pour vérification d'admissibilité par le(s) inspecteur(s) technique(s).
- h) Une position de qualification ou une position de fin de course, ainsi que tous les points de club ou de série et autres récompenses disponibles pour un compétiteur soumis à une vérification d'éligibilité, peuvent être suspendus jusqu'à ce que les résultats de toute inspection soient déterminés.

- i) Le participant / pilote est responsable de s'assurer que le kart est remis en bon état de fonctionnement après tout « Parc fermé » ou inspection par l'inspecteur technique ou le personnel de soutien. Les protestations ne seront pas autorisées à cet égard.
- j) L'inspection technique commence lorsque l'inspecteur vérifie les marquages techniques du moteur et les marquages des pneus. Si des sceaux sont brisés ou manquants, ou si des pneus ou châssis ne sont pas marqués, le participant / pilote recevra une pénalité. Les pénalités comprennent le fait d'être repositionné à la dernière place et / ou de commencer à l'arrière de la grille pour la première / prochaine course ou la disqualification. Le moteur ou d'autres composantes peuvent toujours être inspectés selon les directives de l'inspecteur technique ou des commissaires. Si les sceaux ne sont pas cassés et sont présents, une inspection détaillée du moteur doit commencer à un niveau déterminé par l'inspecteur technique.
- k) Si, à un moment quelconque de l'inspection, un moteur ou d'autres composantes s'avèrent contraires au présent règlement, l'inspection peut se poursuivre à la discrétion du technicien. L'inspecteur technique avisera le(s) commissaire(s) de l'infraction technique commise par le participant / pilote. Si le participant / pilote ne soumet pas de formulaire de refus d'appel complet et approuvé, la ou les pièces en question peuvent être conservées par l'inspecteur technique. Si le participant souhaite que la ou les pièces en question soient retournées, il lui incombe d'obtenir le formulaire de refus d'appel approuvé et de soumettre le formulaire rempli au directeur de course. Si les pièces en question sont retirées de la zone de « Parc fermé » par le participant / pilote ou le mécanicien sans la permission de l'inspecteur technique ou des commissaires, ou sans qu'un formulaire de refus d'appel soit soumis, le participant / pilote sera disqualifié des résultats et aucune réclamation ou appel ne peut être soumis.

L'inspecteur technique étiquètera l'équipement de course retenu et l'un de ces officiels sera responsable de fournir l'équipement de course retenu lors d'une audience d'appel s'il est appelé.
- l) Si un fabricant de moteur précise qu'un outil spécifique doit être utilisé (ex Briggs and Stratton), l'inspecteur technique doit utiliser cet outil.
- m) Si une infraction technique est constatée, les conclusions de l'inspecteur technique doivent être immédiatement communiquées au(x) commissaire(s). Le(s) commissaire(s) déterminera si une pénalité sera appliquée et la sévérité de la pénalité en fonction des circonstances du délit. Reportez-vous au tableau des Règlements Sportifs d'Auto Sport Québec - Sanctions Standard pour les directives de pénalité.
- n) Les infractions techniques après la course peuvent être liées à une inspection technique avant la course ou liées à l'équipement. Les pénalités pour les écarts par rapport à l'auto-déclaration technique ou à la « carte d'identité » du moteur Rotax comprennent des amendes pécuniaires, des pénalités de position ou une disqualification à la discrétion du ou des délégués.

7. RÈGLES TECHNIQUES QUAND UNE COURSE EST DÉCLARÉE SOUS LA PLUIE

Le choix des pneus pluie ou sec sera décidé par le pilote individuel.

Lorsque des pneus pluie sont utilisés, tous les règlements techniques seront respectés, sauf comme suit:

- a) Si des pneus pluie doivent être utilisés, ils sont définis comme tout type de pneus de production qui ont été fabriqués par un fabricant de pneus Kart spécifiquement pour les conditions de temps humide.
- b) Des fabricants et des mélanges de pneus spécifiés peuvent être requis. Un concurrent ne peut pas mélanger et assortir des pneus de différents fabricants ou de différentes désignations ou composés.
- c) Les pneus pour piste sèche modifiés, rainurés ou autrement altérés ne sont pas acceptables.
- d) Les roues arrière peuvent être déplacées vers l'intérieur, pour rétrécir la largeur de voie jusqu'à la limite autorisée dans le Règlement technique pour la largeur minimale, mais les extrémités des essieux ne doivent pas dépasser au-delà d'un plan tiré à travers la face extérieure de la roue arrière.
- e) La protection arrière ou le pare-chocs arrière doivent avoir à tout moment une largeur hors tout ne dépassant pas la largeur arrière du kart, mesurée à l'extérieur des roues ou des pneus arrière, selon la plus grande des deux, dans des conditions SÈCHES et HUMIDES.
- f) Un déflecteur peut être ajouté au filtre à air sur les moteurs à quatre temps, à condition que ces ajouts ne produisent pas d'effet RAM-Air.
- g) Des jantes et des pneus pluie avant et arrière doivent être utilisés aux endroits appropriés si les pneus pluie sont utilisés.
- h) Un déflecteur de pluie peut être ajouté pour empêcher l'eau de pénétrer dans le silencieux d'admission. Le déflecteur doit être fabriqué en matériau non métallique. Dans toutes les catégories sauf Rok, le déflecteur de pluie peut être solidement fixé au châssis et/ou aux pare-chocs latéraux métalliques. Aucune modification ni fixation n'est autorisée sur les pontons (side pods) en plastique. Dans les catégories Rok, le déflecteur de pluie doit être fixé à la boîte à air du moteur et non au châssis.

8. SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES DU KART

8.1 CHÂSSIS ÉLIGIBLE

- a) Les châssis homologués CIK-FIA doivent être conformes au Règlement Châssis tel que publié dans le Règlement Technique Karting CIK-FIA.
- b) Dans les classes Rotax Max Challenge, seuls les châssis autorisés par le Règlement canadien Rotax Max sont autorisés.
- c) Pour toutes les autres classes, les châssis éligibles incluent ceux homologués / enregistrés par la CIK-FIA et tout châssis qui, de l'avis d'Auto Sport Québec, répond raisonnablement à l'intention et aux exigences techniques de ce règlement. Les décisions concernant l'admissibilité technique et la conformité dans toutes les classes sont réservées à Auto Sport Québec et à l'inspecteur technique d'Auto Sport Québec.
- d) Les décisions concernant l'éligibilité du châssis sont définitives et ne peuvent faire l'objet d'aucune réclamation ou appel.

8.2 CONSTRUCTION DU CADRE PRINCIPAL

- a) En plus du respect de l'esprit et de l'intention des règles, la qualité globale de l'exécution est prise en compte dans l'acceptation d'un kart présenté pour la compétition. La construction en acier tubulaire est le seul type de méthode de conception de châssis actuellement considéré comme conforme à l'esprit et à l'intention des règles de toutes les classes.
- b) Le cadre doit être en acier de construction magnétique ou en alliage d'acier de construction.
- c) Les centres des tubes du rail du cadre principal ne doivent pas être plus élevés qu'une ligne projetée horizontalement entre les centres des moyeux de roue avant et arrière.
- d) Diamètre extérieur minimum du tube : 1.000 " (25,4 mm).
- e) Diamètre extérieur maximum du tube : 1.400 " (35,56 mm).
- f) Épaisseur minimale de la paroi du tube pour un tube de 1,125 "de diamètre extérieur ou moins : 0,078" (1,98 mm).
- g) Épaisseur minimale de la paroi du tube pour un tube de plus de 1,125 "OD : 0,060" (1,53 mm).

8.3 CAGES DE SÉCURITÉ

L'ajout d'une cage de sécurité à la structure (châssis) du kart n'est pas autorisé sauf s'il existe une désignation de catégorie pour les karts équipés d'une cage de sécurité. Les karts avec cage de sécurité ne sont pas autorisés à courir sur une piste en même temps que les karts sans cage de sécurité.

8.4 DIMENSIONS HORS-TOUT

Spec	CLASSES	EMPATTEMENT MINIMUM (NOTE 1)	EMPATTEMENT MAXIMUM (NOTE 1)	LARGEUR DE VOIE MINIMUM	LARGEUR TOTALE MAXIMUM	POIDS MINIMUM DU KART (NOTE 4)
A.	Classes DEUX TEMPS (Junior, Senior, Masters)	101 cm	110 cm	Note 2.	140 cm	59 kg (130 lbs)
B.	DEUX TEMPS Mini Rok, Rotax Micro-Max, Rotax Mini Max	89 cm	95 cm	Note 3.	120 cm	59 kg (130 lbs)
C.	Classes QUATRE TEMPS (Junior, Senior, Masters)	101 cm	110 cm	Note 2.	140 cm	59 kg (130 lbs)
D.	Classes QUATRE TEMPS (Junior, Senior, Masters)	101 cm	110 cm	Note 3.	127 cm	59 kg (130 lbs)
E.	Cadet	89 cm	95 cm	Note 3.	120 cm	54 kg (119 lbs)

Note: Spec C. ou D. pour les classes QUATRE TEMPS seront précisés dans les règlements particuliers

NOTE 1. L'empattement est mesuré entre les véritables centres des essieux avant et arrière.

NOTE 2. Largeur minimale de voie : Une ligne passant par les bords extérieurs des pneus avant et arrière (volant en position droite) doit être d'au moins 4 cm plus large que le ponton latéral approprié. La largeur maximale de la roue arrière est de 215 mm. (Voir section 8.15 Roues)

NOTE 3. Largeur minimale de voie : Chaque bord extérieur des roues arrière peut être au maximum de 2,5 cm plus étroit que la largeur extérieure du ponton latéral approprié. La largeur de la roue arrière est de 175 mm MIN. - 185 mm MAX. avec des pneus SEC. (Voir Section 8.15. Roues)

NOTE 4. Le poids minimum du kart est déterminé sans le pilote, mais le kart doit être entièrement équipé et prêt pour la course.

LONGUEUR HORS TOUT MAXIMALE Mesurée sans carénage avant et/ou arrière. Toutes catégories 182 cm.

HAUTEUR HORS TOUT MAXIMALE Mesurée du sol à la partie la plus haute du kart, moins le pilote, entièrement équipé et prêt pour la course. Toutes catégories 65 cm

8.5 SUSPENSION DU CHÂSSIS

L'utilisation ou la tentative de création et/ou de dissimulation de tout mouvement de suspension est interdite. Normalement, cela comprend les ressorts, les amortisseurs, les rondelles élastiques, les passe-câbles, etc. Les barres de torsion approuvées ne sont pas considérées comme des suspensions.

8.6 POSITION DU PILOTE

Lorsqu'il est normalement positionné sur le Kart pour la compétition de course, le pilote entier doit être dans les dimensions spécifiées de largeur et de longueur du Kart.

8.7 PLANCHER DE CHÂSSIS

Il est obligatoire d'avoir un plateau de plancher en matériau rigide s'étendant de la structure centrale à l'avant du châssis.

Le plateau de plancher doit s'insérer complètement dans le périmètre formé par les tubes principaux, c'est-à-dire la structure centrale, les tubes longitudinaux et l'avant du châssis, sans dépasser l'axe central des tubes vus du haut. Il doit être constitué d'un seul élément, et ses surfaces doivent être uniformes, solides, rigides, impénétrables, lisses, sans nervures et d'épaisseur constante.

Il doit être bordé latéralement par un tube ou d'un rebord empêchant les pieds du conducteur de glisser du plateau.

Le plateau peut être perforé, mais les trous ne doivent pas avoir un diamètre supérieur à 10 mm et ils doivent être séparés d'au moins quatre fois leur diamètre. De plus, deux trous d'un diamètre maximal de 35 mm sont autorisés pour l'accès à la colonne de direction et/ou au levier de vitesses.

Le plateau peut être en matériau composite.

8.8 MÉCANISMES DE DIRECTION

Tous les liens de direction doivent être de type mécanique direct.

Toutes les fixations de l'ensemble de direction doivent être à goupille fendue, fils de sécurité, fixées par des anneaux à ressort, ou utiliser des écrous autobloquants dans leur état d'origine.

Tous les boulons doivent être au moins de grade 5 ou US Mark 3 d'un diamètre minimum de 6 mm. Toutes les extrémités de tige doivent être des articulations pivotantes de type universel.

8.9 ARBRES DE DIRECTION

Les mécanismes de barre franche / verticale ne sont pas autorisés.

Les arbres de direction doivent être des tubes en acier de 18 mm de diamètre extérieur minimum de conception monobloc, d'une épaisseur de paroi minimale de 1,8 mm, avec une fixation de diamètre minimum de 5/16" (8 mm) à la base.

Les kits de direction dynamique (DKS), qui peuvent inclure un remplacement de bague de colonne de direction et des fixations sur l'arbre de direction et les biellettes permettant de modifier le réglage du pincement ou de l'ouverture pendant que le kart est en mouvement, ne sont pas autorisés.

8.10 VOLANTS ET MOYEURS

La direction doit être contrôlée par un volant dont une jante continue n'incorporant aucun angle réflexe dans sa forme de base. Le tiers supérieur et inférieur de la circonférence peut être droit ou d'un rayon différent du reste de la roue. La jante doit être fabriquée avec une structure métallique en acier ou en aluminium.

Le moyeu de direction monobloc sera fixé avec un boulon et un écrou de 6 mm de diamètre minimum de grade 5 ou US Mark 3, ou de 6 mm, perpendiculaire à l'axe longitudinal de l'arbre.

Il est recommandé que la partie non filetée de ce boulon soit suffisamment longue pour dégager à la fois l'arbre et le moyeu en utilisant une ou des rondelles, si nécessaire, pour permettre un serrage correct.

Le soudage du volant sur le moyeu n'est PAS autorisé. Le soudage du moyeu du volant sur l'arbre n'est PAS autorisé.

Aucune extension d'arbre n'est autorisée.

Le diamètre extérieur minimum du volant est de 25,4 cm.

Le volant doit avoir un minimum de trois rayons.

Le volant doit être de conception en boucle fermée et de forme circulaire, sauf que le tiers supérieur ou inférieur de la circonférence du volant peut être plat.

Tout appareil monté sur le volant ne doit pas dépasser de plus de 20 mm du plan vers l'avant du volant et ne doit pas avoir d'arêtes vives. Les commandes de direction flexibles par câble ou chaîne sont interdites. Toutes les pièces de la direction doivent avoir une méthode de fixation offrant une sécurité maximale (goupilles fendues, écrous autobloquants ou boulons ébavurés). La colonne de direction doit avoir un diamètre minimal de 18 mm et une épaisseur de paroi minimale de 1,8 mm.



8.11 SYSTÈMES DE FREINAGE

Tous les karts, au minimum, doivent être équipés d'un système de freinage qui freine les roues arrière.

À l'exception de la rétention du disque, les attaches liées au système de freinage doivent être fixées avec l'une des méthodes suivantes :

- Écrou simple avec goupille fendue ou fil de sécurité Écrous doubles
- Anneaux à ressorts
- Écrous autobloquants - type métallique ou plastique

Chaque attache utilisée pour la rétention du disque de frein arrière doit être fixée soit par une goupille fendue, soit par un fil de sécurité, soit par des anneaux élastiques, ou utiliser des écrous de blocage entièrement métalliques.

La retenue « flottante » du frein à disque avant doit être telle que fabriquée, ou par des écrous autobloquants (de type métallique ou plastique), ou par des écrous à goupille fendue, câblés de sécurité ou utilisant des circlips.

Les disques de frein ne doivent avoir ni fissures ni éclats importants.

Les plaquettes de frein doivent avoir une surface et une épaisseur suffisantes pour un freinage correct pendant toute la durée de l'événement.

Les disques de frein doivent être en acier, en acier inoxydable ou en fonte. Les disques de frein en carbone et en céramique sont interdits.

8.12 RÉTENTION DE ROUE AVANT

Les châssis homologués / enregistrés CIK-FIA ou répondant aux exigences CIK-FIA peuvent avoir un écrou de retenue de style autobloquant dans leur état d'origine.

Tous les axes de l'essieu avant qui sont fabriqués pour recevoir une goupille fendue, un fil de sécurité ou un circlip doivent avoir ces éléments installés.

8.13 ESSIEU ARRIÈRE

L'essieu arrière doit être d'une seule pièce.

Pour les essieux arrière de 40 mm de diamètre dans toutes les catégories à quatre temps, l'épaisseur minimale du tube en coupe est de 2,40 mm.

Les essieux doivent être construits à partir d'un matériau magnétique à base de fer ou d'acier. Par exemple, les essieux en aluminium, en acier inoxydable, en titane et en fibre de carbone NE sont PAS autorisés.

Sauf indication contraire, le tableau suivant répertorie l'épaisseur minimale du tube transversal en tout point d'un essieu arrière, à l'exception des logements de clés ou des rainures de circlips aux extrémités externes pour toutes les catégories.

ÉPAISSEUR DE L'ESSIEU ARRIÈRE EN FONCTION DU DIAMÈTRE EXTÉRIEUR

DIAMÈTRE EXTÉRIEUR MAXIMUM (MM)	ÉPAISSEUR DE PAROI MINIMAL (MM)	DIAMÈTRE EXTÉRIEUR MAXIMUM (MM)	ÉPAISSEUR DE PAROI MINIMAL (MM)
50	1.9	37	3.4
49	2.0	36	3.6
48	2.0	35	3.8
47	2.1	34	4.0
46	2.2	33	4.2
45	2.3	32	4.4
44	2.4	31	4.7
43	2.5	30	4.9
42	2.6	29	5.2
41	2.8	Moins que 28	Plein
40	2.9		
39	3.1		
38	3.2		

8.14 MOYEURS DE ROUE

Les moyeux de roue doivent être construits en matériaux métalliques. Les deux moyeux arrière doivent être correctement clavetés sur l'essieu arrière.

8.15 ROUES

Roue : définie comme l'assemblage d'une jante avec un pneumatique, pour la conduite et / ou la propulsion du kart.

Largeur de roue : définie comme la distance entre les extrémités intérieure et extérieure de la roue. Le diamètre maximum extérieur des roues (incluant le talon où siège le pneu) est de 5,0" (127 mm)

La largeur maximale de toute roue avant est de 135 mm.

Dans les classes Rotax utilisant des pneus MOJO, la largeur maximale de la jante avant est de 135 mm.

La largeur de toute jante arrière dans toutes les classes à quatre temps Junior et Senior est de 175 mm MIN. - 185 mm MAX. lors de l'utilisation de pneus secs.

Règlements de largeur pour les catégories Novice, Cadet, **Micro et Mini : jantes avant et arrière de 130 mm +/- 5 mm.**

La largeur maximale de la roue arrière dans toutes les autres classes est de 215 mm. L'utilisation de soupapes de régulation de pression automatiques est interdite.

8.16 SIÈGE DU PILOTE

Seuls les sièges de type baquet sont autorisés.

Le siège doit être en une seule pièce moulée, sans sections supplémentaires. Le siège doit être en bon état.

Le siège doit positionner solidement le pilote latéralement et longitudinalement.

Le siège doit être boulonné solidement et rigidement en au moins quatre endroits au cadre sans utiliser de dispositifs d'amortissement et ne doit pas être réglables lorsque le kart est en mouvement.

Aucune partie du siège ne peut être située à l'arrière d'un plan projeté verticalement depuis l'arrière de l'essieu arrière.

Les exigences de hauteur du siège (partie supérieure du siège) sont les suivantes, mesurées à partir du sol:

- Cadet / Novice : 10,0" (25 cm) minimum
- Juniors : 12,0" (30 cm) minimum
- Tous les autres : 14,0" (35 cm) minimum

La forme et la taille des sièges peuvent être modifiées à condition que la zone de motif complète des quatre emplacements de montage finaux soit située dans la partie inchangée du siège.

8.17 MATÉRIAUX COMPOSITES

Matériau composé de plusieurs composants distincts qui, lorsqu'ils sont combinés, offrent des propriétés qu'aucun des composants individuels ne possède.

Conformément à la réglementation CIK-FIA, les plaques de protection du châssis, les plateaux de sol, les sièges, les déflecteurs d'air du radiateur et les protections de chaîne peuvent être fabriqués en matériau composite. Seule la fibre de carbone, la fibre de verre et le kevlar sont autorisés.

8.18 PARE-CHOC AVANT ET LATÉRAUX

Les pare-chocs avant et latéraux sont obligatoires. Tous les pare-chocs doivent être en acier magnétique. Tous les pare-chocs doivent rester tels qu'ils ont été fabriqués à l'origine.

Tous les châssis homologués CIK-FIA doivent être conformes à leurs homologations CIK-FIA appropriées pour les pare-chocs avant et latéraux. Les pare-chocs avant, arrière et latéraux doivent être homologués avec la carrosserie correspondante.

Tous les châssis non homologués CIK-FIA doivent être équipés de pare-chocs conformes soit à 8.18 a), soit aux règlements des pare-chocs homologués CIK-FIA décrits en 8.18 b). En raison de leur statut non CIK-FIA et/ou de leur âge, certaines déviations peuvent être autorisées par le directeur technique si elles n'affectent pas la sécurité.

a) Pare-chocs avant :

Le diamètre extérieur minimum du tube est de 15 mm (0,590 ").

Tous les pare-chocs avant doivent être, à un certain point dans la section horizontale de l'une des parties de contact frontal du pare-chocs, présents lorsqu'ils sont mesurés à 15 cm à 22 cm du sol, en course.

Le pare-chocs avant doit être monté verticalement au-dessus de l'élément avant du châssis et fixé à celui-ci jusqu'à quatre endroits.

Il doit y avoir une protection avant et latérale. Le pare-chocs ne doit pas dépasser d'une ligne tracée à l'extérieur des roues avant et arrière à hauteur de moyeu, avec les roues avant en position droite.

b) Pare-chocs latéraux avec protections de roues :

Les pare-chocs latéraux avec protections de roues sont optionnels pour toutes les catégories.

Le système est composé de deux éléments en acier magnétique tubulaire, centrés par rapport à l'axe longitudinal du kart. Chaque élément doit être constitué d'une barre inférieure et d'une barre supérieure, d'un diamètre de 20,0 mm.

La longueur droite minimale est de 400,0 mm pour la barre inférieure et de 300,0 mm pour la barre supérieure. La largeur hors tout doit être de 480,0 mm minimum et 580,0 mm maximum pour la barre inférieure, et de 480,0 mm minimum et 660,0 mm maximum pour la barre supérieure (mesurée au centre du tube), par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Chaque barre doit être fixée à deux supports de tubes soudés, espacés de $500,0 \pm 5$ mm (mesuré au centre du tube). Ces supports doivent être parallèles au sol, perpendiculaires à l'axe du châssis et permettre une insertion de 50,0 mm de la barre.

La hauteur de la barre supérieure doit être d'au moins 160,0 mm du sol (mesurée au sommet du tube). Voir les dessins techniques No 2.0a, No 2.1b et 3.1b.

c) Barres de pare-chocs latérales pour châssis non homologué CIK-FIA :

Les barres de pare-chocs latérales doivent être construites en tubes d'acier de 18 mm de diamètre minimum, doivent être fixées par des boulons de 6 mm de diamètre minimum et doivent permettre un montage sûr des pontons latéraux.

La longueur totale de la barre de pare-chocs latérale doit être d'au moins 400 mm, mesurée à partir de l'arrière de la barre de pare-chocs latérale la plus proche du pneu arrière, en ligne droite jusqu'à l'endroit où elle se fixe au kart à l'avant.

La partie arrière de la barre de pare-chocs latérale ne doit pas dépasser latéralement au-delà du pneu arrière, sauf indication contraire.

d) Pare-chocs pour châssis homologué CIK-FIA :

Les karts homologués CIK-FIA doivent conserver leurs spécifications de pare-chocs homologuées.

Spécification pour toutes les classes sauf Mini

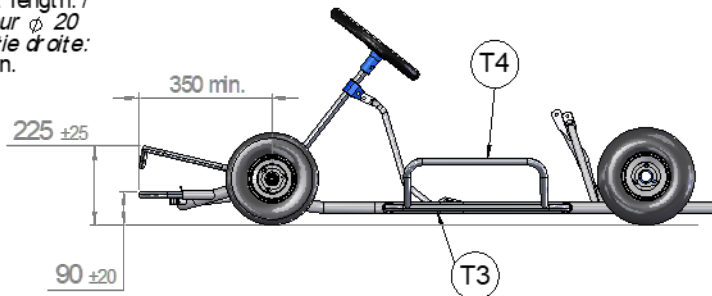
DESSIN TECHNIQUE N°2.0

TECHNICAL DRAWING No. 2.0

Pare-chocs pour circuits courts - Groupes 1 & 2

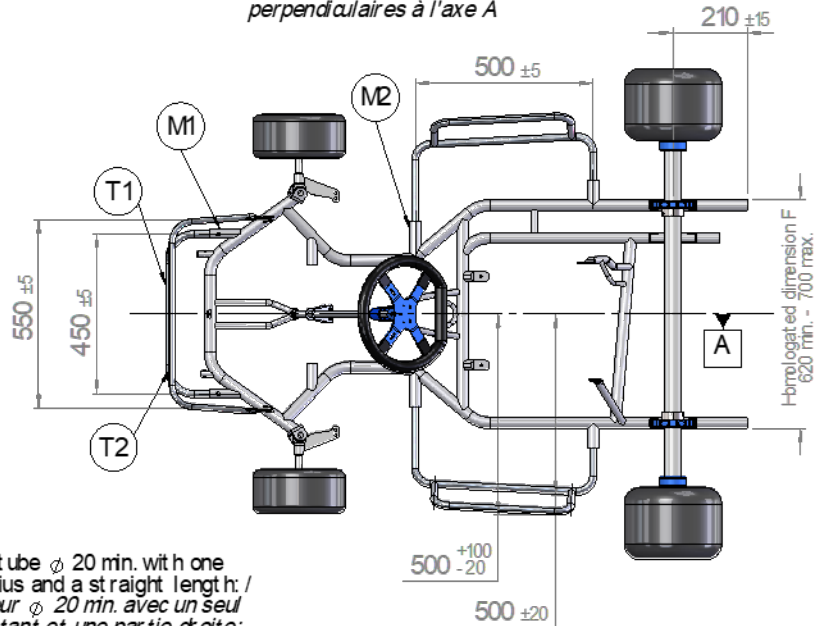
Bumpers for short circuits - Groups 1 & 2

T4: Upper tube ϕ 20
with a straight length: /
Tube supérieur ϕ 20
avec une partie droite:
300 min.



T3: Lower tube ϕ 20
with a straight length: /
Tube inférieur ϕ 20
avec une partie droite:
400 min.

M2: Horizontal attachments
perpendicular to axis A /
Fixations horizontales et
perpendiculaires à l'axe A



T1: Lower tube ϕ 20 min. with one
constant radius and a straight length: /
Tube inférieur ϕ 20 min. avec un seul
rayon constant et une partie droite:
295 min. - 315 max.

T2: Upper tube ϕ 16 min. with one
constant radius and a straight length: /
Tube supérieur ϕ 16 min. avec un seul
rayon constant et une partie droite:
375 min. - 395 max.

M1: Lower attachments
horizontal and parallel to axis A
Fixations inférieures horizontales
et parallèles à l'axe A

Cotes en/ Dimensions in mm

Front bumpers for short circuits – Groups 1 & 2

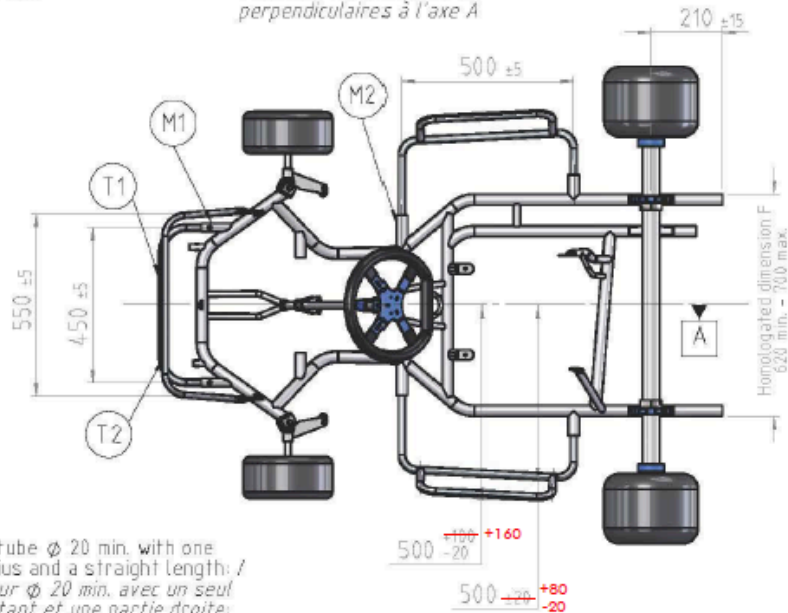
Side bumpers paired with wheel covers

T4: Upper tube ϕ 20 with a straight length: /
 Tube supérieur ϕ 20 avec une partie droite: 300 min.



T3: Lower tube ϕ 20 with a straight length: /
 Tube inférieur ϕ 20 avec une partie droite: 400 min.

M2: Horizontal attachments perpendicular to axis A /
 Fixations horizontales et perpendiculaires à l'axe A



T1: Lower tube ϕ 20 min. with one constant radius and a straight length: /
 Tube inférieur ϕ 20 min. avec un seul rayon constant et une partie droite: 295 min. - 315 max.

T2: Upper tube ϕ 16 min. with one constant radius and a straight length: /
 Tube supérieur ϕ 16 min. avec un seul rayon constant et une partie droite: 375 min. - 395 max.

M1: Lower attachments horizontal and parallel to axis A /
 Fixations inférieures horizontales et parallèles à l'axe A

Cotes en/Dimensions in mm

Spécification pour Mini :

DESSIN TECHNIQUE N°3.0a

TECHNICAL DRAWING No. 3.0a

Pare-chocs - Groupe 3

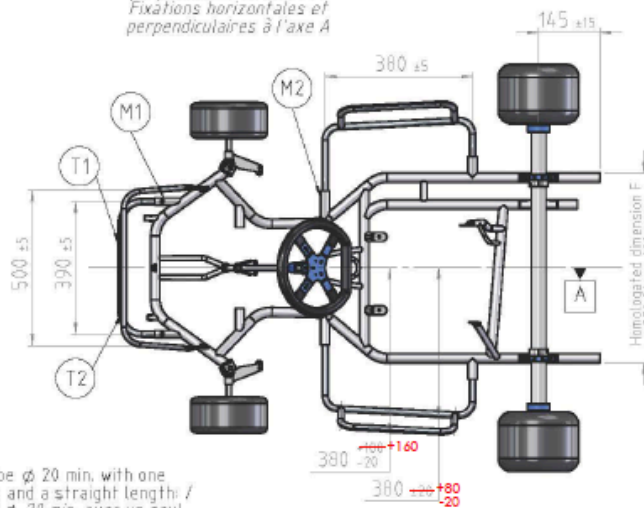
Bumpers - Group 3

T4: Upper tube ϕ 20 with a straight length: /
Tube supérieur ϕ 20 avec une partie droite: 180 min.



T3: Lower tube ϕ 20 with a straight length: /
Tube inférieur ϕ 20 avec une partie droite: 280 min.

M2: Horizontal attachments perpendicular to axis A /
Fixations horizontales et perpendiculaires à l'axe A



T1: Lower tube ϕ 20 min. with one constant radius and a straight length: /
Tube inférieur ϕ 20 min. avec un seul rayon constant et une partie droite: 270 min.

T2: Upper tube ϕ 16 min. with one constant radius and a straight length: /
Tube supérieur ϕ 16 min. avec un seul rayon constant et une partie droite: 300 min.

M1: Lower attachments horizontal and parallel to axis A /
Fixations inférieures horizontales et parallèles à l'axe A

Cotes en/Dimensions In mm

370

Cotes en/Dimensions in mm

9. CARÉNAGE AVANT AVEC FONCTION DÉCROCHABLE CIK-FIA (push back bumper)

L'utilisation d'un carénage avant homologué CIK-FIA et d'un kit de montage de carénage avant homologué est obligatoire.

Le kit se trouve entre les barres de pare-chocs avant et le carénage avant.

Lorsqu'ils sont soumis à un contact qui dépasse la limite de charge, le support de montage et le carénage se déplacent vers l'arrière pour ensuite s'asseoir légèrement « libérés » entre les barres de pare-chocs avant.

Le carénage avant doit être installé dans les règles et répondre à tout moment aux exigences techniques. En d'autres termes, ne pas altérer les modifications du carénage. Toute usure ou dommage doit être corrigé ou les pièces devront être remplacées lorsque requis. Toute forme de renforcement telle que pinces, écrous/boulons, attaches autobloquantes, ruban adhésif, fil, etc., n'est pas autorisé.

Il est interdit de toucher le carénage avant après avoir pris sa position sur la grille jusqu'au passage de l'inspection technique après course, sauf autorisation d'un officiel.

VIOLATIONS ET SANCTIONS

Le drapeau noir avec disque orange ne sera pas présenté à un pilote si le carénage avant n'est plus dans la bonne position. Les officiels détermineront si le carénage avant n'est plus dans la bonne position après la fin d'une séance de qualification ou d'une course.

Violation : Toucher le carénage avant durant toute séance en piste, ainsi que dans la zone de pesée et/ou d'inspection technique avant d'avoir été autorisé à quitter par les officiels.

Pénalité : Disqualification. 5 points de pénalités

Violation : Carénage avant qui n'est plus dans la position de fixation, un côté décroché.

Pénalité : 5 secondes. 5 points de pénalités

Violation : Carénage avant qui n'est plus dans la position de fixation, deux côtés décrochés. Pénalité : 5 secondes. 5 points de pénalités

Le règlement suivant peut être utilisé s'il est précisé dans le règlement supplémentaire :

Infraction : Si un côté du carénage avant est hors position, un avertissement sera émis et sera enregistré. Si le pilote a une deuxième mise hors position au cours de la même course, une pénalité de 5 secondes et 5 points de pénalité seront émis.

Les officiels ne peuvent pas modifier la violation et les sanctions. Les pénalités de carénage avant ne font pas l'objet de procédures de protestation ou d'appel. Il est recommandé que les officiels prennent une photo de chaque violation.

Le document « ASN-CDN-Front-Fairing-Push-Back.pdf » avec les dessins techniques de la CIK est disponible sur le site <https://www.asncanada.ca>

10. PROTECTION DES PNEUS ARRIÈRES

La protection arrière est obligatoire pour toutes les catégories.

Lorsque le châssis utilisé est un châssis homologué CIK-FIA qui intègre une protection arrière en plastique pleine largeur dans l'homologation, la protection arrière homologuée doit être utilisée telle qu'homologuée.

La protection arrière doit avoir une largeur hors-tout ne dépassant pas la largeur arrière du kart à tout moment, mesurée à l'extérieur des roues ou des pneus arrière, la valeur la plus élevée étant retenue.

Protection arrière couvrant à tout moment au moins 50% de chaque ensemble roue / pneus, mesurée à l'axe du pneu.

La construction de la protection arrière ne doit présenter aucun danger pour la sécurité.

Toutes les catégories Rotax nécessitant une protection arrière doivent être conformes à la réglementation Rotax Max Challenge.

10.1 PROTECTION ARRIÈRE EN PLASTIQUE

Le châssis équipé d'une protection arrière en plastique pleine largeur doit être conforme aux spécifications suivantes :

- La protection arrière en plastique doit être fabriquée par moulage par soufflage, sans remplissage en mousse, et ne doit présenter aucun risque pour la sécurité.
- Il ne doit en aucun cas être situé au-dessus du plan défini par le sommet des roues arrière.
- La surface de la protection de la roue arrière doit être uniforme et lisse ; elle ne doit pas comporter aucune découpe ou ouverture autres que celles homologuées.
- La protection des roues arrière doit être fixée au châssis homologué par au moins deux points à l'aide de supports homologué avec la protection. Ces supports doivent être montés (éventuellement au moyen d'un système souple) sur les deux tubes principaux du châssis (en respectant la cote F homologuée).
- Seul le fabricant du châssis est autorisé à modifier le châssis pour installer la protection des roues arrière.
- La protection des roues arrière doit être positionnée à la hauteur des roues arrière.
- L'écart entre l'avant de la protection arrière et la surface des roues arrière doit être de 15 mm minimum et 50 mm maximum.
- Largeur : 1 040 mm minimum, maximum celle de la largeur hors tout arrière.
- Garde au sol : 25 mm minimum et 60 mm maximum dans au moins trois zones d'une largeur minimale de 180 mm, situées dans le prolongement des roues arrière et de l'axe central du châssis.
- Une protection arrière en plastique ajustable est autorisée dans toutes les catégories.

- Les châssis non homologués peuvent être équipés d'une protection arrière en plastique pleine largeur utilisée sur un châssis homologué CIK-FIA à condition que les points de fixation d'origine sur le châssis soient utilisés et que les dimensions minimales et maximales soient respectées.

11. PROTECTION DES ROUES ARRIÈRE AVEC COUVRE-ROUES

La protection des roues arrière avec couvre-roues est optionnelle pour toutes les catégories.

La protection des roues arrière avec couvre-roues doit être composée de trois éléments : une protection arrière et deux couvre-roues. Les couvre-roues doivent être fabriqués par moulage par injection. La protection arrière doit être fabriquée par moulage par soufflage, sans remplissage en mousse, et ne doit présenter aucun risque pour la sécurité.

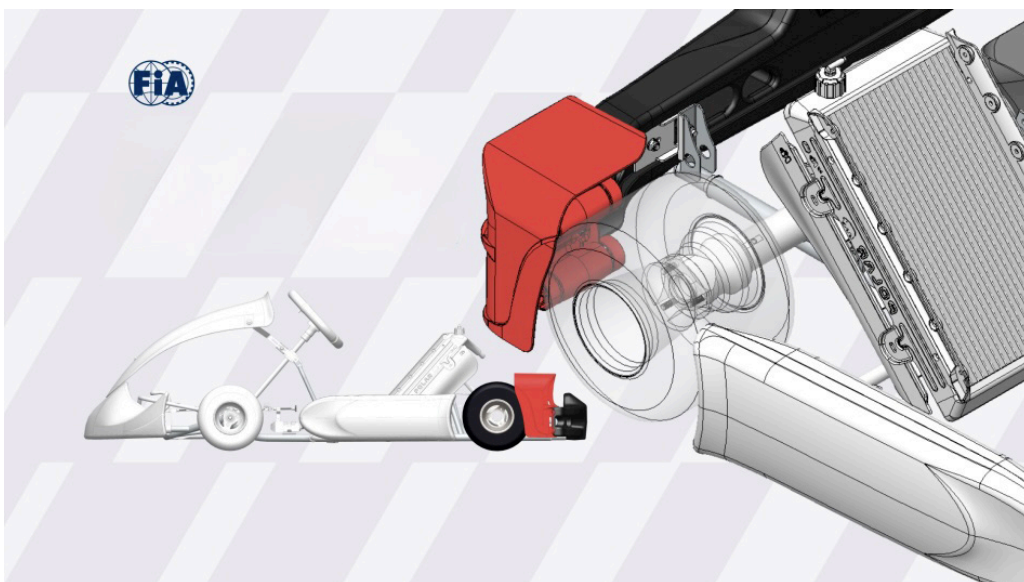
Les couvre-roues doivent être fixés à la protection arrière.

La surface de la protection des roues arrière avec couvre-roues doit être uniforme et lisse ; elle ne doit comporter aucune découpe ou ouverture autre que celles homologuées.

La protection des roues arrière avec couvre-roues doit être fixée au châssis homologué en au moins deux points à l'aide de supports homologués avec la protection. Ces supports doivent être montés (éventuellement à l'aide d'un système flexible) sur les deux tubes principaux du châssis (en respectant la dimension F homologuée).

Ce support, mais non la protection des roues arrière avec couvre-roues elle-même, ni le support sur lequel elle est montée, peut être sécurisé à l'aide d'un câble ou d'un serre-câble fixé au châssis.

Seul le fabricant du châssis est autorisé à modifier le châssis afin d'installer la protection des roues arrière avec couvre-roues.



12. SPÉCIFICATIONS DE CARROSSERIE

12.1 COMPOSANTS - MATÉRIAUX ET UTILISATION

- a) Les composantes de carrosserie requis sont : un carénage de colonne de direction, un carénage avant, deux pontons latéraux et les supports de montage associés et une protection des roues arrière telle qu'exigée par leur homologation.
- b) La combinaison de carrosserie homologuée CIK-FIA (pontons latéraux, carénage avant, carénage de colonne de direction) de différentes marques ou modèles est autorisée. Les deux pontons latéraux doivent utiliser leurs pare-chocs latéraux homologués respectifs et doivent être utilisés comme un ensemble assorti. Le carénage avant doit utiliser son pare-chocs avant homologué respectif.
- c) Le carénage avant et les pontons latéraux doivent rester attachés à leurs points d'attache normaux au kart après la fin d'une session / course.
- d) Le carénage avant doit être attaché au kart avec l'appareil homologué approprié. Toute forme de renfort telle que des pinces, des écrous/boulons, des attaches, du ruban, du fil, etc., n'est pas autorisée.
- e) Aucun élément de la carrosserie ne peut être utilisé comme réservoir de carburant ou pour la fixation de ballast.
- f) Le plastique utilisé pour la carrosserie ne doit pas pouvoir se fragmenter, ne doit pas comporter aucun angle vif et ne doit pas être en matériaux de type Plexiglas.
- g) Aucune découpe d'éléments de carrosserie n'est autorisée.
- h) Aucune fixation sur la carrosserie n'est autorisée, sauf les autocollants ainsi que les caméras et supports autorisés.

12.2 SPÉCIFICATIONS DE CARROSSERIE CIK

Tous les châssis homologués CIK-FIA doivent être équipés de carrosseries homologuées CIK-FIA telles qu'exigées pour le châssis concerné.

12.3 RÈGLEMENT DE CARROSSERIE

Pontons :

Les pontons ne doivent en aucun cas être situés au-dessus du plan passant par le sommet des pneus avant et arrière (avec les roues avant en position droite).

Dans les catégories 2 temps, les pontons ne peuvent pas être situés à l'extérieur du plan tracé par la partie extérieure des roues avant et arrière (avec les roues avant en position droite).

Dans les catégories 4 temps, les pontons peuvent dépasser ce plan (extérieur des roues avant à arrière) d'un maximum de 2,5 cm.

Ils ne peuvent pas être situés à l'intérieur du plan vertical passant par les bords extérieurs des roues (avec les roues avant en position droite) de plus de 40 mm.

Ils doivent avoir une garde au sol minimal de 25 mm et de 60 mm maximum.

La surface des pontons doit être uniforme et lisse ; elle ne doit pas comporter aucun trou ou découpe autre que ceux nécessaires à leur fixation.

Écart entre l'avant des pontons et les roues avant : 150 mm maximum.

Écart entre l'arrière des pontons et les roues arrière : 60 mm maximum.

Aucune partie des pontons ne doit couvrir une partie du pilote assis en position normale de conduite. Les pontons ne doivent pas chevaucher le châssis lorsqu'on les observe par dessous.

Ils doivent être solidement fixés aux pare-chocs latéraux.

Une zone pour les numéros de course doit être prévue sur leur surface verticale arrière extérieure, près des roues arrière.

Carrosserie latérale avec couvre-roues :

La surface doit être uniforme et lisse ; elle ne doit comporter aucun trou autre que ceux nécessaires à la fixation. Aucune partie ne doit couvrir le pilote en position de conduite normale.

Elle ne doit pas chevaucher le châssis vu de dessous. Elle ne doit pas pouvoir retenir de l'eau, du gravier ou toute autre substance et doit être solidement fixée aux pare-chocs latéraux.

Une zone pour les numéros de course doit être prévue sur la surface verticale près des roues arrière.

La carrosserie latérale ne doit en aucun cas être située au-dessus du plan défini par le sommet des pneus avant et arrière et doit dépasser le plan extérieur des roues arrière de 30,0 mm à 40,0 mm, conformément au dessin technique 2.1.b.

Garde au sol : minimum 25,0 mm et maximum 60,0 mm.

Écart entre l'avant de la carrosserie latérale et les roues avant : 150,0 mm maximum.

Écart entre l'arrière de la carrosserie latérale et les roues arrière : 60,0 mm maximum.

En conditions de pluie, la carrosserie latérale doit dépasser le plan extérieur des roues arrière d'au moins 30,0 mm et au maximum 40,0 mm.

Voir les dessins techniques No 2.0a, No 2.1b et 3.1b.

Carénage avant :

Le carénage avant doit demeurer fixé à ses points d'ancrage normaux après toute séance en piste ou course.

Il doit être fixé au kart avec l'équipement homologué approprié. Toute forme de renforcement (colliers, boulons, «tie wraps», ruban collant, fil, etc.) est interdite.

Carénage de colonne de direction :

Il ne doit pas être situé au-dessus du plan horizontal passant par le sommet du volant.

Un espace d'au moins 50 mm doit être maintenu entre celui-ci et le volant, et il ne doit pas dépasser le carénage avant.

Il ne doit pas nuire au fonctionnement normal des pédales ni couvrir une partie des pieds en position de conduite normale.

Largeur : minimum 250 mm et maximum 300 mm.

Sa partie inférieure doit être solidement fixée à l'avant du châssis, directement ou indirectement.

Sa partie supérieure doit être solidement fixée au support de la colonne de direction à l'aide d'une ou plusieurs barres indépendantes.

Un espace pour les numéros de compétition doit être prévu.

Toutes les pièces de carrosserie :

Toute carrosserie présentant des découpes, des trous usés, des dommages excessifs ou une usure importante doit être remplacée.

12.4 SPÉCIFICATIONS DE LA CARROSSERIE

Les karts homologués CIK-FIA doivent conserver leur carrosserie homologuée ainsi que les pare-chocs et fixations associés.

La combinaison d'éléments de carrosserie homologués est permise. Toutefois, les deux pontons doivent être utilisés ensemble comme un ensemble.

Spécification de la carrosserie pour toutes les catégories sauf Mini

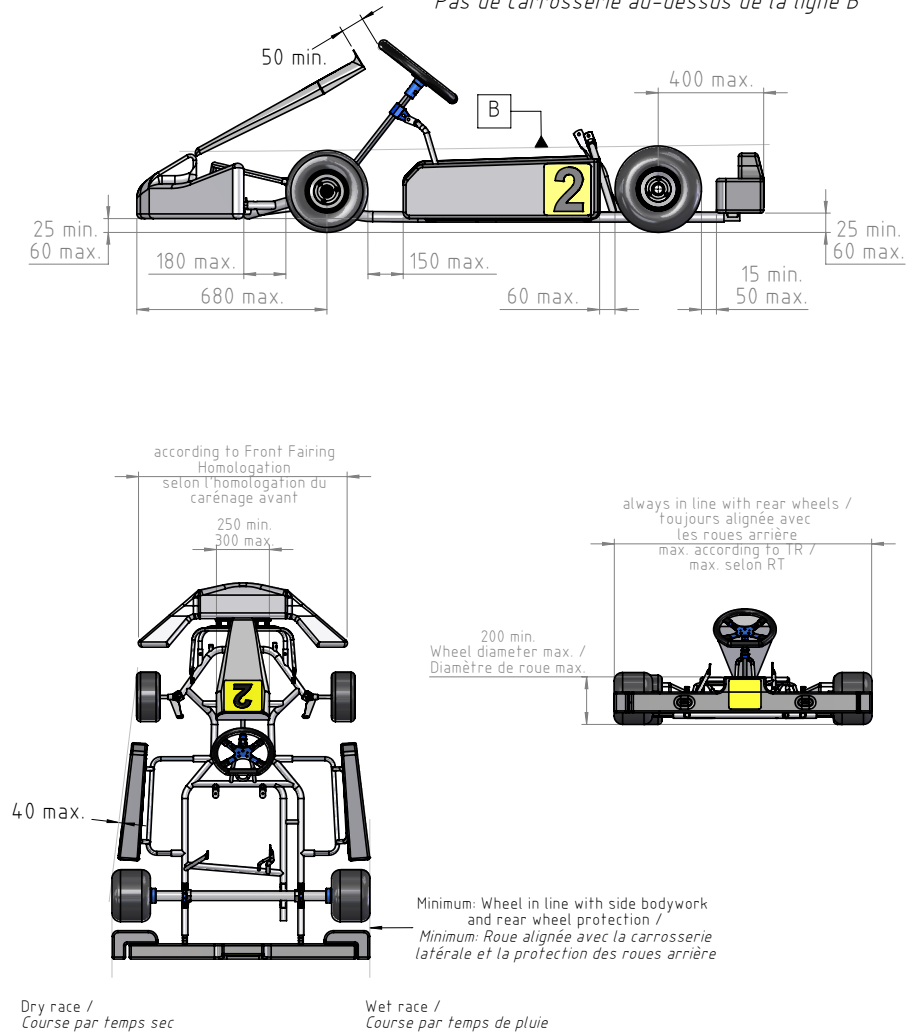
DESSIN TECHNIQUE N°2.1

TECHNICAL DRAWING No. 2.1

Carrosserie pour circuits courts - Groups 1 & 2

Bodywork for short circuits - Groups 1 & 2

No bodywork above line B /
Pas de carrosserie au-dessus de la ligne B



Cotes en/Dimensions in mm

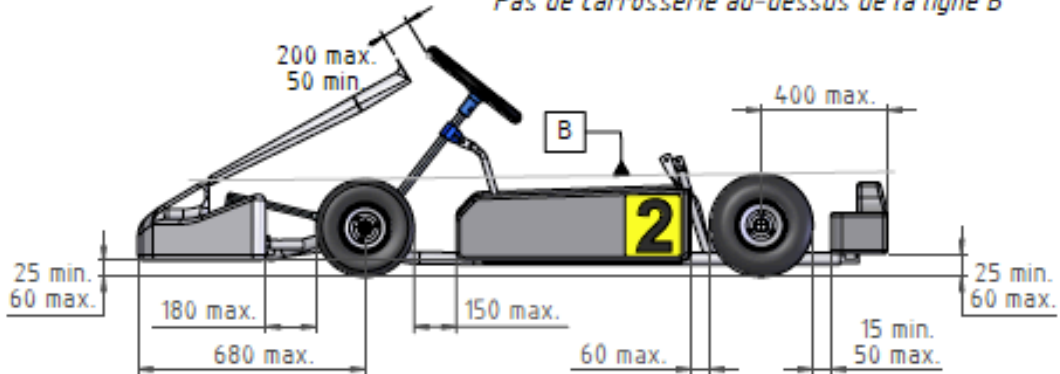
DESSIN TECHNIQUE N°2.1a

Carrosserie pour circuits courts - Groupes 1 & 2

TECHNICAL DRAWING No. 2.1a

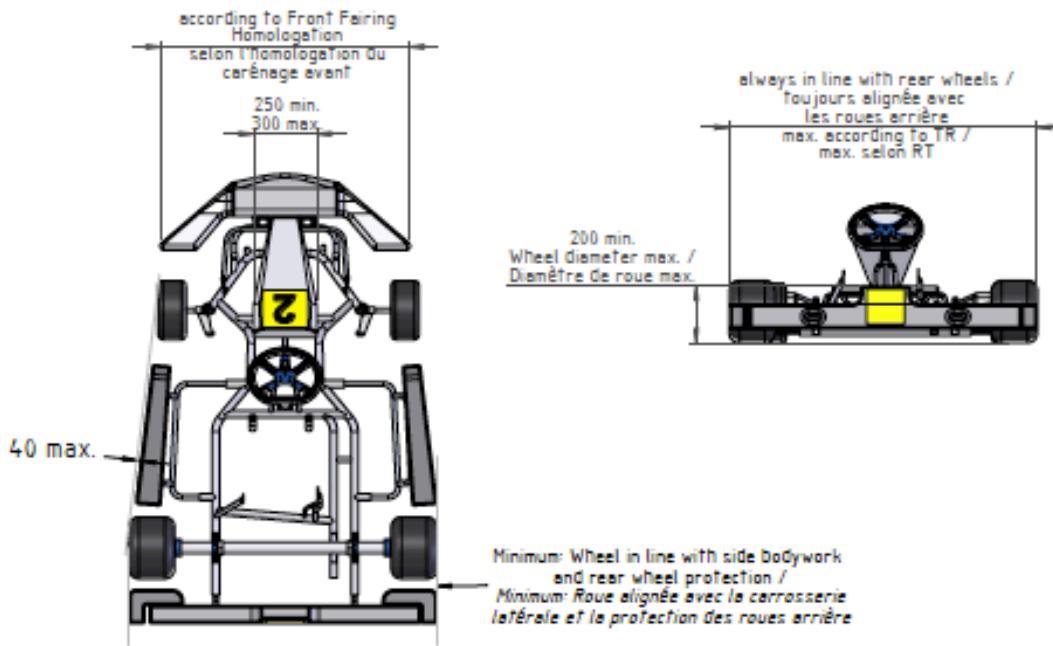
Bodywork for short circuits - Groups 1 & 2

No bodywork above line B /
Pas de carrosserie au-dessus de la ligne B



*La distance maximale entre le bord supérieur central du panneau avant et le bord du volant en son point central ne doit pas dépasser 200 mm.
La mesure doit être effectuée avec le volant en position droite.*

*The maximum distance between the upper centerline of the front panel and the leading edge of the steering wheel at its center point must not exceed 200 mm.
The measurement is to be conducted with the steering wheel in a straight position.*



Dry race /
Course par temps sec

Wet race /
Course par temps de pluie

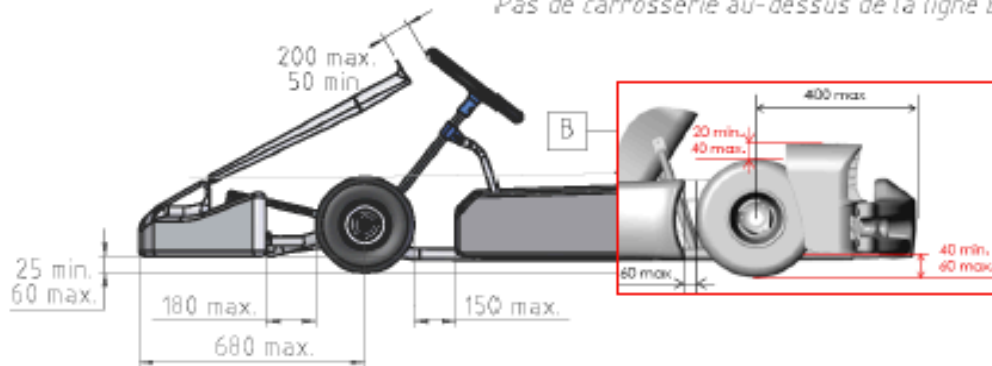
Cotes en/Dimensions in mm

DESSIN TECHNIQUE N°2.1b

TECHNICAL DRAWING No 2.1b

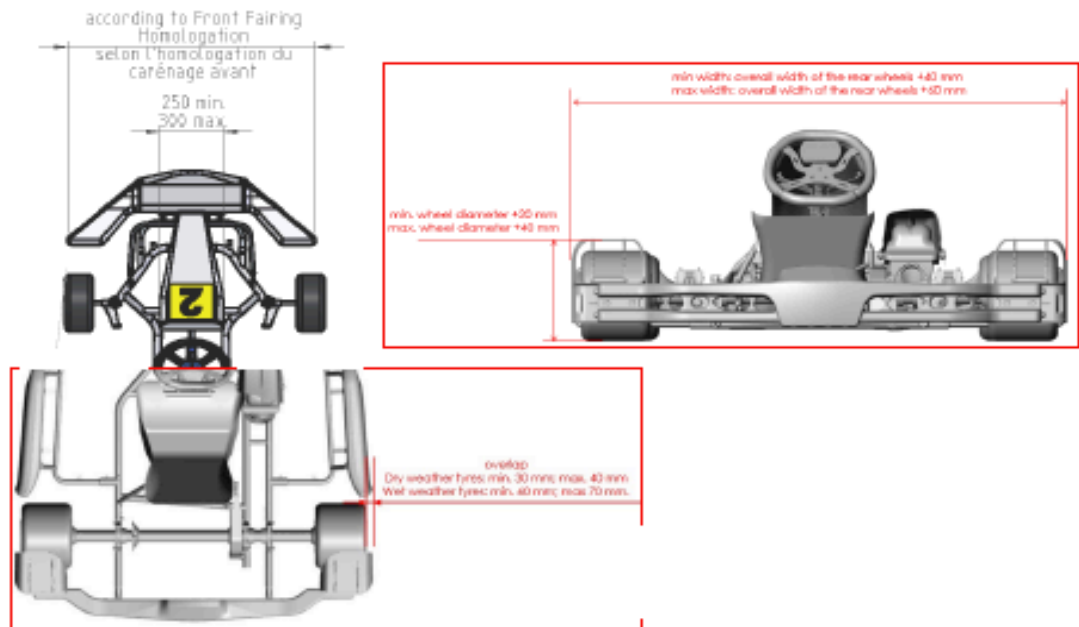
Bodywork for short circuits – Groups 1 & 2 and Rear Wheel Protection with wheel covers

Except rear wheel cover No bodywork above line B /
Pas de carrosserie au-dessus de la ligne B



La distance maximale entre le bord supérieur central du panneau avant et le bord du volant en son point central ne doit pas dépasser 200 mm. La mesure doit être effectuée avec le volant en position droite.

The maximum distance between the upper centerline of the front panel and the leading edge of the steering wheel at its center point must not exceed 200 mm. The measurement is to be conducted with the steering wheel in a straight position.



Spécifications de la carrosserie pour la catégorie Mini

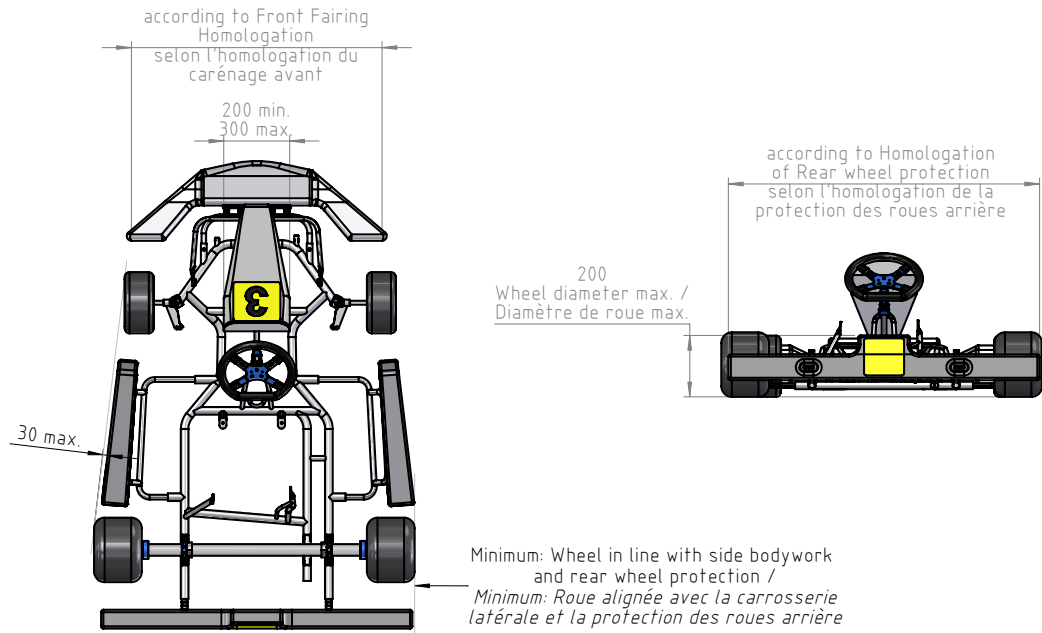
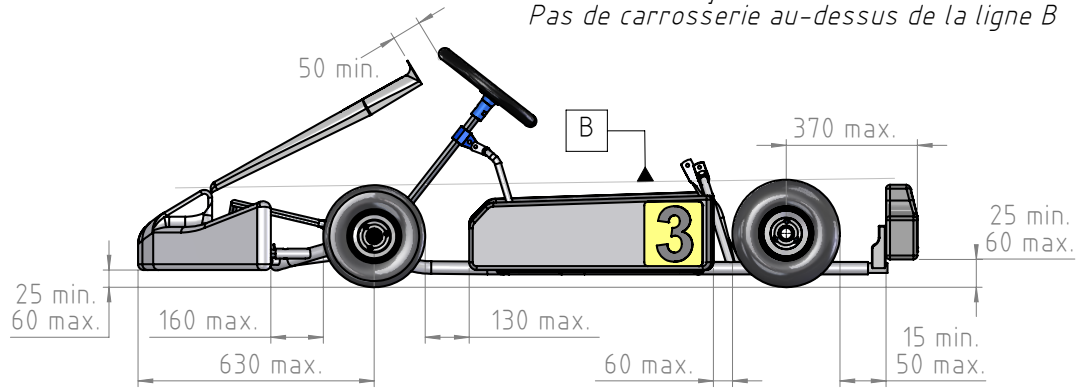
DESSIN TECHNIQUE N°3.1

TECHNICAL DRAWING No. 3.1

Carrosserie - Groupe 3

Bodywork - Group 3

No bodywork above line B /
Pas de carrosserie au-dessus de la ligne B



Dry race /
Course par
temps sec

Wet race /
Course par
temps de pluie

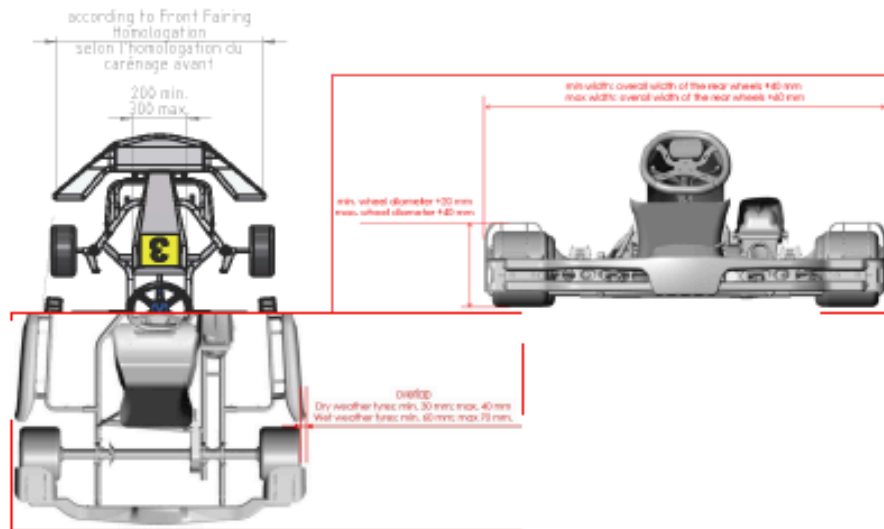
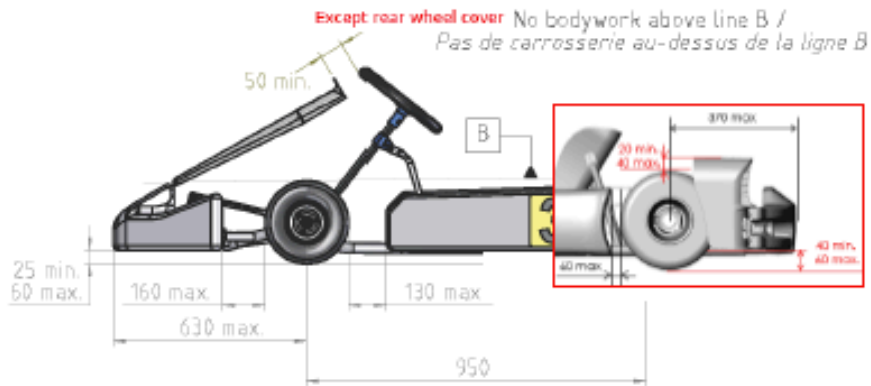
Cotes en/Dimensions in mm

DESSIN TECHNIQUE N°3.1b

Carrosserie pour circuits courts - Groupe 3 et Protection des Roues Arrière avec Boucliers de Roue

TECHNICAL DRAWING No. 3.1b

Bodywork for short circuits - Group 3 and Rear Wheel Protection with Wheel



Cotes en/Dimensions in mm

Cotes en/Dimensions in mm

13. FIXATION DU LEST (BALLAST)

Le lest doit être solidement fixé au châssis principal du kart ou au siège. Le montage du lest sur les pare-chocs ou les barres de pare-chocs latéraux n'est pas autorisé. Des boulons doivent être utilisés pour fixer les masses de lest.

Les boulons de fixation doivent avoir un diamètre minimal de 5/16" (8 mm).

Un minimum d'un boulon de fixation est requis pour chaque 5 livres de poids ajouté.

Les boulons de fixation doivent être sécurisés à l'aide de l'une des méthodes suivantes :

- Écrou simple avec goupille fendue ou fil de sécurité
- Écrous doubles
- Écrous autobloquants (métalliques ou en plastique) **avec filetage dépassant l'écrou**

De grandes rondelles doivent être utilisées lors de la fixation du lest au siège du kart, à la fois à l'intérieur du siège et à l'extérieur du lest.

14. RÉSERVOIR DE CARBURANT ET SYSTÈME

Le réservoir de carburant doit être solidement fixé au châssis et être conçu de manière que ni lui ni les conduites de carburant (qui doivent être flexibles) ne présentent de danger de fuite pendant la compétition.

La longueur des conduites de carburant est limitée à la longueur nécessaire pour relier le réservoir de carburant à la pompe à carburant et de la pompe à carburant au carburateur.

Une fixation rapide au châssis est fortement recommandée.

Le réservoir ne doit en aucun cas être conçu de manière à servir d'élément aérodynamique.

Le réservoir doit alimenter le moteur uniquement sous pression atmosphérique normale (ce qui signifie que, à l'exception de la pompe à carburant située entre le réservoir et le carburateur, tout principe ou système, mécanique ou non, pouvant influencer la pression interne du réservoir est interdit).

Il est obligatoire de placer le réservoir entre les tubes principaux du châssis, à l'avant du siège et à l'arrière de l'axe de rotation des roues avant.

15. EMBRAYAGES

Les embrayages secs à commande centrifuge sont obligatoires dans toutes les catégories 4 temps.

16. GARDE-CHAÎNE / PROTECTION D'HUILE

Les karts à chaîne doivent être équipés d'un protège-chaîne/protection d'huile robuste (voir exemple à droite).

Le protecteur doit être fabriqué en métal ou en plastique et être solidement fixé afin de ne pas se déplacer hors de l'alignement de la chaîne.

Il doit s'étendre autour du pignon d'entraînement de l'essieu jusqu'à au moins sous la ligne horizontale médiane du pignon et doit couvrir la chaîne vue directement de dessus.

Les protections fixées de manière lâche ou simplement attachées au châssis peuvent ne pas être acceptées.

Un protège-chaîne/protection d'huile qui n'est pas correctement en place pendant une course peut entraîner l'émission d'un drapeau mécanique (Meat Ball), à la discrétion du directeur de course et/ou du ou des commissaires et/ou de l'inspecteur technique, s'il est considéré comme un danger.

Si un protège-chaîne est jugé mal positionné ou mal fixé sur un kart en dehors d'une course, le concurrent ne sera pas autorisé à participer tant que la réparation n'aura pas été effectuée.

Les protections de chaîne entièrement fermés, illustrés ci-contre, sont recommandées.



16.1 LUBRIFICATEURS DE CHAÎNE

Les graisseurs de chaîne ne sont pas autorisés.

16.2 CHANGEMENT DE RAPPORTS

Toute transmission, boîte de vitesses, différentiel, convertisseur de couple ou tout autre dispositif permettant de modifier le rapport de transmission pendant que le véhicule est en mouvement n'est pas autorisé, sauf indication contraire.

17. NUMÉROS DE COMPÉTITION ET PANNEAUX DE NUMÉROS



Tous les concurrents doivent utiliser des nombres pleins sur un fond jaune vif. Le numéro doit être bordé par le fond contrastant de 1 cm minimum.

Dans chaque catégorie, chaque kart doit avoir un numéro unique avec un maximum de trois chiffres (0 - 999) composé uniquement de chiffres (1, 2, 3 etc.). Aucune lettre (A, B, C, etc.) ne sera autorisée.

Chaque chiffre doit avoir une hauteur minimale de 15 cm (6 pouces) avec un trait d'une épaisseur de 2 cm (3/4 pouce), en utilisant une police de type Arial ou similaire.

Quatre panneaux de numéros avec des numéros doivent être affichés sur chaque kart.

Un doit être situé à l'avant / au centre du kart, les numéros étant de l'avant, soit monté sur le pare- chocs avant ou sur le carénage de la colonne de direction.

Un doit être situé sur chaque ponton / panneau latéral vertical, aussi près que possible des roues arrière.

Un doit être situé à l'arrière du kart, visible et lisible depuis une position derrière le kart.

Si des plaques de numéros sont utilisées, elles doivent avoir des coins arrondis (diamètre des coins de 15 à 25 mm), être flexibles et fabriquées en plastique opaque. Elles doivent toujours être visibles (fixation sans possibilité de déplacement).

17.1 NUMÉROS DE COMPÉTITION POUR LES ÉVÉNEMENTS SANCTIONNÉS PAR ASQ

Briggs & Stratton Cadet	00-99	Rotax DD2 Masters	500-599
Rotax Max Masters	00-99	Briggs & Stratton Junior	600-699
Rok/Rotax Micro et Mini Max	100-199	Briggs & Stratton Sénior	700-799
Rok/Rotax Max Junior	200-299	Briggs & Stratton Masters	800-899
Rok/Rotax Max Sénior	300-399	F125 Open Shifter/Master	900-999
Rotax DD2 Sénior	400-499		

18. INSTRUMENTATION ET COMMUNICATION

- a) Définition de l'acquisition de données : Tout système, avec ou sans mémoire, installé sur un kart, permettant au pilote ou à son équipe, pendant ou après une séance en piste, de lire, d'afficher, d'acquérir, d'enregistrer ou de transmettre toute information.
- b) Définition de la télémétrie : Transmission de données entre un kart en mouvement et un élément externe.
- c) L'acquisition des données lors des qualifications, des manches et des courses est limitée aux systèmes, avec ou sans mémoire, permettant uniquement la lecture des paramètres suivants : régime moteur (par induction sur le câble Haute Tension de la bougie), deux mesures de température du moteur, la vitesse d'une roue, un accéléromètre x / y, les temps au tour, les heures moteur et la position globale par satellite. Les systèmes capables de gérer plus de canaux que ceux autorisés doivent avoir tous les autres canaux déconnectés ou désactivés.
- d) Tout système de télémétrie est interdit durant l'ensemble de l'événement.
- e) Toute communication radio, électronique ou verbale entre un pilote en piste et toute autre entité est interdite.
- f) Les balises utilisées uniquement pour déclencher des systèmes embarqués ne sont pas considérées comme de la télémétrie et peuvent être utilisées. Ils doivent être placés à un endroit déterminé par les officiels de course.
- g) Les dispositifs de détection par bande sur la piste ne sont pas considérés comme de la télémétrie lorsqu'ils sont utilisés uniquement comme déclencheur pour le chronométrage officiel et/ou le chronométrage personnel embarqué.
- h) L'alimentation des systèmes d'acquisition de données peut provenir directement d'une batterie embarquée dans les catégories qui autorisent ou exigent une batterie pour le redémarrage du kart.

19. RESSORT DE RAPPEL D'ACCÉLÉRATEUR

Tous les karts doivent être équipés d'un ressort de rappel d'accélérateur à action positive.

20. CEINTURES DE SÉCURITÉ ET RÉTROVISEURS

Les ceintures de sécurité, les rétroviseurs et tous systèmes de retenue du pilote (ceintures) sont interdits.

21. COMMANDES MANUELLES

Sur demande auprès d'Auto Sport Québec, une autorisation peut être accordée pour l'installation de commandes manuelles de frein et d'accélérateur.

22. TRANSPONDEUR

Les concurrents sont responsables d'acheter leur propre support de transpondeur permettant de fixer le transpondeur au kart. Des supports sont disponibles dans la plupart des circuits.

Pour toutes les séances d'essais, de qualification et de course, il est de la responsabilité du pilote de s'assurer qu'un transpondeur compatible AMB, enregistré pour l'événement, est installé avant d'entrer en piste.

Il est recommandé aux concurrents d'acheter leur propre transpondeur.

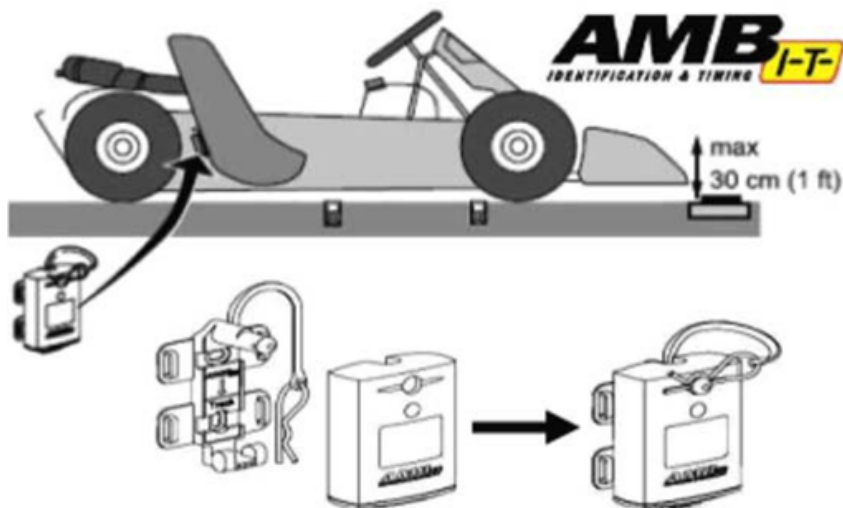
Si aucun temps n'est enregistré en raison d'une défaillance du transpondeur, si le transpondeur n'est pas installé ou s'il est perdu en piste, aucune autre source de temps ne peut être utilisée.

23. Emplacement de montage du transpondeur

Le concurrent est responsable de fixer solidement le transpondeur de chronométrage au kart afin d'éviter sa perte. Le transpondeur doit être monté au centre de l'arrière du siège du pilote. Un léger décalage par rapport au centre du siège est permis.

Le transpondeur doit être monté verticalement (inscription lisible normalement), avec le centre du transpondeur installé à $25 \text{ cm} \pm 5 \text{ cm}$ du sol.

L'espace, en ligne droite entre le transpondeur et le sol, doit être libre, c'est-à-dire qu'aucun plomb, tube de châssis, batterie ou autre élément ne doit bloquer le signal entre le transpondeur et la boucle de détection.



24. NOM DU PILOTE

Il est recommandé que le nom du pilote avec le drapeau canadien soit de chaque côté du kart sur la partie verticale des carrosseries latérales. Il est recommandé que la hauteur des lettres noires du nom du pilote et du drapeau soit de 3 cm minimum sur fond blanc.



25. BATTERIES DE DÉMARRAGE

Dans les catégories qui autorisent ou requiert une batterie embarquée pour démarrer le kart, la batterie spécifiée doit être montée dans le kart en tout moment. Seules des batteries scellées, étanches (sans entretien) sont autorisées à alimenter le démarreur.

26. CONTRÔLE DU FLUX D'AIR SUR LES RADIATEURS

Si du ruban adhésif est utilisé, chaque bande doit être continue et faire complètement le tour du radiateur, soit horizontalement, soit verticalement. Le ruban ne peut pas être retiré pendant que le kart est en piste. Aucun système de languette de retrait n'est autorisé.

Des grilles de radiateur réglables peuvent être utilisées à la place du ruban. Des grilles plates imprimées en 3D peuvent être utilisées à condition qu'elles soient solidement fixées au radiateur. Voir les règlements du Canadian Rotax Max Challenge pour les catégories Rotax.

27. PNEUS

27.1 SPÉCIFICATIONS DES PNEUS

Auto Sport Québec ou l'organisation de karting affiliée à Auto Sport Québec se réserve le droit de désigner des pneus spécifiques, incluant le nom du fabricant, la taille et la désignation du fabricant, etc.

Les pneus utilisés en compétition et en pratique doivent être des pneumatiques conçus uniquement pour la course. Les pneus radiaux ne sont pas autorisés.

Le diamètre maximum de talon est de 5,0 pouces.

Diamètre extérieur maximal : Avant 280 mm, Arrière 300 mm. Diamètre extérieur minimal : 225 mm pour tous les pneus.

Les pneus utilisés doivent être homologués CIK-FIA, sauf indication contraire dans le Règlement particulier.

Toute modification d'un pneu est interdite. Le traitement des pneus par produit chimique ou par variation de température est interdit.

Les pneus pluie et pneus secs ne peuvent pas être mélangés sur le kart durant aucune session en piste.

Les pneus arrière doivent être utilisées uniquement à l'arrière du kart. Les pneus avant doivent être utilisés uniquement à l'avant du kart.

27.2 PNEUS POUR UNE UTILISATION SUR PISTE SÈCHE

- a) Catégories Rotax :
Selon le Règlement Canadien du Rotax Max Challenge.
- b) Toutes les autres catégories :
Pour les qualifications, la pré-finale et la finale, les concurrents ne peuvent utiliser qu'un seul jeu de quatre pneus secs.

27.3 PNEUS POUR UNE UTILISATION SUR PISTE MOUILLÉE

- a) Catégories Rotax :
Selon le Règlement Canadien du Rotax Max Challenge.
- b) Autres catégories :
Pour les qualifications, la pré-finale et la finale, les concurrents ne peuvent utiliser qu'un seul jeu de quatre pneus mouillés.

28. COMPOSANTS DESSERRÉS OU PERDUS

Tous les éléments principaux de carrosserie, la protection arrière, les pare-chocs et les protège-chaînes doivent demeurer dans leur position normale toute au long de la compétition.

Une carrosserie desserrée, incluant les pontons, le carénage avant (carénage avant et colonne de direction), la protection arrière, les pare-chocs, les protège-chaînes ou l'enveloppe de protection thermique sur le collecteur/silencieux d'un moteur 4 temps peut entraîner la présentation du drapeau NOIR avec disque ORANGE (« Meat ball ») accompagné du numéro du kart si les officiels jugent que cela constitue un danger.

Une pénalité peut être appliquée même si le drapeau NOIR avec disque ORANGE (« Meat ball ») ne peut pas être présenté.

La perte d'éléments de carrosserie, incluant le crénage avant (carénage avant et la colonne de direction), la protection arrière, les pare-chocs, les protège-chaines, le silencieux d'admission sur kart 2 temps ou le collecteur/silencieux d'un moteur 4 temps, entraînera la présentation du drapeau NOIR avec disque ORANGE (« Meat ball ») accompagné du numéro du kart.

Une pénalité sera appliquée même si le drapeau NOIR avec disque ORANGE (« Meat ball ») ne peut pas être présenté.

29. CIK-FIA, INCLUANT KZ, KZ2, OK, OK-N, OK-Junior, Mini, Superkarts, E-Karting

Inspecté conformément aux réglementations CIK-FIA disponibles à l'adresse suivante : <https://www.fiakarting.com/page/home>

30. ROK INCLUANT ROK MICRO, MINI, GP, VLR, SHIFTER

Inspecté conformément aux réglementations Techniques Rok disponibles à l'adresse suivante : <https://rokcupusa.com/rules/rok-cup-usa-series/>

31. ROTAX INCLUANT MAX SÉNIOR, MAX JUNIOR, DD2, DD2 MASTERS, MINI MAX, MICRO MAX

Inspecté conformément aux Règlements du Challenge Canadien Rotax Max disponible à l'adresse suivante : <http://maxchallenge.ca>

32. BRIGGS & STRATTON

Se référer au règlement usine de Briggs & Stratton Racing Engines 2026 206, disponible à l'adresse suivante : <https://www.asncanada.ca>

33. TOUTES AUTRES CLASSES

Toute autre catégorie non spécifiée dans le présent règlement sera inspectée conformément aux règlements officiels et reconnus publiés pour cette catégorie ou tels que précisés dans les Règlements particulier.

34. EXIGENCES RELATIVES AU CARBURANT ET À L'HUILE

Les catégories 2 temps peuvent utiliser uniquement le carburant et les huiles lubrifiantes spécifiés dans les règlements supplémentaires. Aucun additif n'est autorisé.

Les catégories 4 temps peuvent utiliser uniquement le carburant spécifié dans les règlements supplémentaires. Aucun additif n'est autorisé.

Des échantillons de carburant, d'huiles lubrifiantes et d'huile de carter peuvent être demandés en tout temps par l'inspecteur technique pour analyse.

L'organisateur de l'événement peut imposer l'utilisation de toute méthode acceptée pour déterminer la conformité du carburant ou de l'huile, incluant des analyses en laboratoire.

Les additifs dangereux et cancérigènes sont interdits dans le carburant des compétiteurs. Cela inclut notamment PowerMist Nitro X ou PowerMist Nitro X2, Keyser's Pro Blend CTX2 et produits similaires.

Ces additifs sont extrêmement dangereux en cas d'inhalation ou de contact cutané pour les participants aux événements, incluant pilotes, mécaniciens, spectateurs et officiels.

L'utilisation de ces additifs peut contrevenir à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE), au Règlement sur les produits dangereux (RPD) et au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD).

Tout participant, incluant pilotes, mécaniciens ou équipes, en possession ou utilisant des produits ou substances dangereuses se verra imposer une suspension immédiate de sa licence de compétition ainsi qu'une interdiction indéfinie de participation à toute forme de course de karting au Canada.

Les autorités gouvernementales ou policières compétentes peuvent être informées de la possession ou de l'utilisation de produits ou substances dangereuses par les participants.

35. EXIGENCES DE CARBURANT ET D'HUILE POUR LES DEUX TEMPS

35.1 SOURCE ET COMMUNICATION

Les catégories à deux temps peuvent être tenues d'utiliser le carburant propre à leur classe, acheté auprès d'une source spécifique, pour chaque événement sanctionné. La communication de la source se fera par bulletin lors de l'inscription le jour de l'événement et/ou par règlement particulier de l'événement.

35.2 HUILES LUBRIFIANTES

L'huile choisie doit être indiquée sur le formulaire d'inscription du concurrent et déclarée par celui-ci sur le formulaire d'auto-déclaration de pré-inspection technique. Toute catégorie peut se voir imposer une marque d'huile spécifique, laquelle sera précisée dans le Règlement particulier.

36. EXIGENCES DE CARBURANT POUR LES MOTEURS À QUATRE TEMPS - ESSENCE À UTILISER

Les catégories à quatre temps doivent utiliser de l'essence SANS PLOMB PREMIUM avec un indice d'octane minimal de 91, provenant d'un lieu spécifié pour chaque événement. La source doit être mentionnée dans le Règlement particulier et publiée lors de l'inscription.

37. ESSAIS DE CARBURANT ET D'HUILE

Les essais de carburant et d'huile lors d'un événement ne suivent pas les procédures ni les normes des tests en laboratoire.

37.1 CONDITIONS GÉNÉRALES

Les compétiteurs NE sont PAS autorisés à demander une vérification du carburant ou de l'huile en course à quelque moment que ce soit, que ce soit pour eux-mêmes ou pour un autre concurrent.

Un contrôle de carburant peut être effectué en tout temps durant l'événement, à partir de n'importe quelle partie du système de carburant.

Un échantillon d'huile de lubrification du carter moteur peut être demandé en tout temps par l'inspecteur technique. L'organisateur de l'événement peut spécifier l'utilisation de TOUTE méthode acceptée pour déterminer la conformité du carburant ou de l'huile.

37.2 PROCÉDURE DE VÉRIFICATION DU CARBURANT

Lors de l'utilisation d'une sonde de carburant à conductivité, la procédure normale consiste à insérer la sonde du testeur de carburant dans le réservoir de carburant du concurrent à tout moment durant l'événement afin de déterminer si le carburant est conforme aux spécifications.

Un échantillon peut être prélevé dans la conduite de carburant manant au carburateur dans une bouteille en verre et testé lorsque :

- a) Il n'y a pas suffisamment de carburant dans le réservoir. Le carburant insuffisant pour tester est défini comme moins de 10 onces liquides.
- b) L'accès au réservoir est insuffisant.
- c) Le niveau de carburant n'est pas visible dans le réservoir.
- d) Tout autre motif déterminé par l'inspecteur technique.

Tout test supplémentaire d'essence et/ou d'huile jugé acceptable par l'inspecteur technique est admissible (c.-à-d. Hydromètre à gravité spécifique, essai d'additifs à l'eau, procédures d'analyse chimique, etc.).

- e) Test à l'eau pour le carburant de moteur quatre temps : Dans une bouteille en verre propre, ajoutez la moitié du carburant et l'autre moitié de l'eau distillée. Un échantillon légal se mélangera et deviendra clair presque immédiatement. Si le mélange devient laiteux ou contaminé par des matières étrangères, il est considéré comme illégal.

Les décisions concernant la conformité du carburant ne peuvent faire l'objet d'aucun protêt, ni d'appel.

37.3 PROCÉDURE DU TEST À LA FLAMME POUR L'HUILE QUATRE TEMPS

- Verser environ 30 ml (1 once de liquide) d'huile dans une grande cuillère ou une louche en acier.
- Chauffer le dessous de la cuillère avec un chalumeau au propane tout en vérifiant la température de surface de l'huile avec un thermomètre infrarouge.
- Lorsque la température de l'huile se situe entre 120°C (250°F) et 150°C (300°F) maximum, passer la flamme 3 fois au-dessus de l'huile à environ 2,5 cm (1 pouce) au-dessus de la surface. Ne touchez pas à la surface de l'huile avec la flamme.
- Si l'huile s'enflamme et continue de brûler lorsque la flamme est retirée, elle est illégale. Si l'huile s'embrase brièvement puis s'éteint immédiatement après le retrait du chalumeau, l'huile est légale.

Des modifications de cette méthode sont acceptables si les points suivants sont observés :

- La température de l'huile ne dépasse jamais 150°C (300°F).
- La flamme ne touche jamais la surface de l'huile.
- Une combustion continue de l'huile indique une non-conformité.

38. UTILISATION DE CAMÉRAS SUR LES KARTS

Les caméras énumérées ci-dessous sont les seules caméras recommandées pour être installées sur un kart.



GoPro Hero, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 11 Mini, 12, 13, Session, MAX, Max2

<http://gopro.com>

Mount with
GoPro GRBM30 Mount
Kit







Drift GHOST

<http://driftinnovation.com>

Compatible with Drift
Rollbar and
Handlebar Mount



VIRB

<https://www.garmin.com/en-CA/>

VIRB Adjustable
Mounting Arm Kit
Compatible with
GoPro mounts



Aim SmartyCam

<https://store.aim-sportline.com/en/14-cameras>

Preferred mount
GoPro GRBM30 Mount
Kit



Deux caméras peuvent être installées sur un kart à tout moment.

Les caméras doivent être clairement identifiées avec le nom du pilote et le numéro du kart.

Il est interdit de fixer une caméra sur le casque d'un pilote, la protection arrière en plastique, sur les pontons latéraux ou sur le carénage/pare-chocs avant à tout moment.

Les caméras peuvent être montées sur le panneau avant, à l'arrière du siège, sur une entretoise de siège ou sur une entretoise de support de radiateur. Les caméras ne peuvent pas être installées plus haut que le sommet du volant. Aucune caméra ne doit obstruer la visibilité du numéro du kart.

Le montage des caméras doit être effectué uniquement par des moyens mécaniques sécurisés. Toutes les caméras doivent être attachées **au châssis du kart à l'aide d'un câble multibrins, et non au support de caméra ou à tout autre support de fixation.**

Il est interdit d'installer une caméra à l'aide de tout type de matériel de fixation adhésif.

Les caméras « intégrées au casque » montées à l'intérieur du casque ou près de l'ouverture de la visière ne sont pas autorisées.



La position de montage sur le panneau avant est fixée horizontalement, sur l'axe central, et à un minimum de 10 cm sous le bord inférieur de la zone du numéro sur le panneau. La caméra ne doit pas obstruer la visibilité du numéro de l'avant.

La caméra doit être installée uniquement à l'aide de fixations de montage mécaniques.



Le mécanisme de fixation mécanique sécurisée privilégié est la partie en selle du kit de montage pour arceau GoPro GRBM30, illustrée par la flèche rouge sur la photo.



Le système de fixation du support de caméra GoPro sur le panneau avant est illustré à gauche. La même méthode de montage mécanique peut être adaptée à la plupart des caméras.

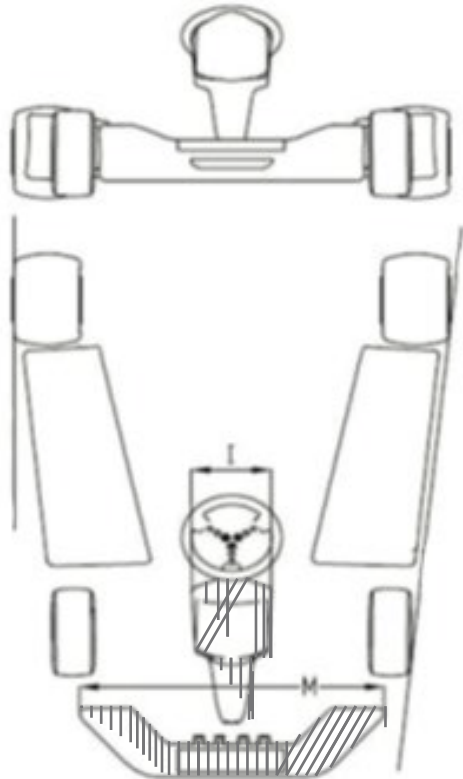
- 1 boîtier de caméra avec support
- 2 vis M5x16
- 2 rondelles
- 2 écrous autobloquants

Perte de la caméra :

Amende de 250 \$, perte du meilleur temps en qualifications, pénalité de 3 secondes en course. Les caméras perdues ne seront pas retournées au concurrent avant la fin de l'événement.

39. AUTOCOLLANT ET ÉCUSSON

Pour les licenciés d'Auto Sport Québec, voici où appliquer les autocollants d'Auto Sport Québec sur votre kart : sur le museau avant et/ou sur le pare-choc avant.



L'écusson d'Auto Sport Québec devra être cousu sur votre combinaison idéalement au niveau de la poitrine côté gauche.

