



REGLEMENT TECHNIQUE

CATEGORIE X30 Super

A la lecture de ce règlement, ne jamais oublier que toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée. Par modification, on entend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial et les côtes d'une pièce d'origine. Toute modification ou montage ayant pour conséquence de contrarier une valeur règlementaire où son contrôle est présumée frauduleuse et est bien évidemment interdite. Les pilotes sont responsables de la conformité de leur matériel. En cas de non-conformité, outre les sanctions sportives, un retrait de licence est encouru.

ARTICLE 1 : CHASSIS AUTORISES

Sont autorisés dans la catégorie X30 Super du X30 Challenge les châssis homologués CIK et/ou répondants aux normes FFSA ou CIK conformes à l'article 2 et agréés par le Comité d'organisation du X30 Challenge France, dont la liste sera publiée ultérieurement. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis pour chaque course. Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué Technique FFSA. Le Délégué Technique FFSA après inspection du châssis accidenté, remettra un rapport sur le bien-fondé ou non du remplacement du châssis. Le Collège des Commissaires Sportifs sera le seul habilité à autoriser ou non le remplacement. En cas de remplacement, le châssis accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve. Si un constructeur, un importateur ou un revendeur a une politique commerciale, technique ou sportive contraire à l'esprit du Challenge, il pourra être exclu sans délai par les organisateurs, sans que ceux-ci aient à justifier leur choix.

ARTICLE 2 : DEFINITION GENERALE DES CHASSIS

Les châssis doivent correspondre aux règles suivantes :

- Châssis homologués CIK et/ou aux normes FFSA ou CIK.
- Arbre arrière, en acier magnétique, de diamètre maximum 50 mm, plein ou creux.
- Deux ou trois paliers à billes acier
- Freins mécaniques ou hydrauliques homologués CIK ou ayant été homologué CIK et/ou conformes aux normes FFSA ou CIK.
- Caissons latéraux, panneau frontal, carénage avant, protection des roues arrières homologués CIK et/ou conforme aux normes FFSA – CIK 2017 & 2018. Le pare choc arrière devient facultatif. Pare chaîne conforme aux normes FFSA – CIK. Carénage avant : application de la réglementation CIK 2018.

Les pilotes participant au X30 Challenge s'engagent, sur demande de l'organisateur, à apposer les autocollants du challenge sur au moins 1/3 de chaque caisson latéral, panneau frontal, carénage avant, protection des roues arrière.

ARTICLE 3 : POIDS

Classement X30 Super : le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 160 kg minimum, à tout moment de la course.



ARTICLE 4 : PNEUMATIQUES

Pneus sec : KOMET K1M (AV : 10 x 4.60 x 5 – AR : 11 x 7.10 x 5)
Pneus pluie : KOMET K1W (AV : 10 x 4.20 x 5 – AR : 11 x 6.00 x 5)

ARTICLE 5 : MOTEUR

Le moteur IAME X30 SUPER devra rester strictement conforme à la fiche constructeur (caractéristiques techniques, cotes, poids, diagrammes, etc..... et l'application des tolérances constructeur portées sur cette fiche). Les photos de la fiche servent également à identifier le matériel. L'apport, le retrait et les déplacements de matière sont interdits, même si ceux-ci rentrent dans les limites des tolérances. Toutes les pièces internes du moteur devront être d'origine constructeur et au même nombre que le montage de l'usine. Toute préparation est interdite. Les valeurs maximum ou minimum autorisées seront mesurées selon la méthode du règlement Karting de la FFSA. La méthode utilisée pour le contrôle du volume de la chambre de combustion est la méthode B avec insert de bougie, décrite dans le règlement technique de la FFSA. Deux moteurs par pilote et par épreuve sont autorisés.

TABLEAU DES DIAGRAMMES et VOLUMES :

	<i>IAME X30 SUPER SHIFTER</i>
ECHAPPEMENT	188° max
BOOSTERS	184° max
TRANSFERS TT	126.5° max
TRANSFERS LATERAUX PRIMAIRES	127° max
TRANSFERS LATERAUX SECONDAIRES	130° max
VOLUME DE CHAMBRE DE COMBUSTION	13,8cc minimum with CIK insert

Fiche « 359B » - IAME X30 SUPER 175cc

ARTICLE 6 : CULASSE

La culasse doit rester strictement d'origine et pourra être comparée à une culasse étalon. La forme de la chambre de combustion pourra être contrôlée avec le gabarit IAME code ATT-. Le gabarit doit coupler avec le profil du dôme, la zone de squish et le plan joint. Seule la réparation du filet, uniquement par Helicoil de même longueur que le filet d'origine et de diamètre 14x125 est autorisée. Le culot de la bougie serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Le « squish » (distance entre piston et culasse) doit être, en tout point, de 0.85 mm minimum. La baguette d'étain utilisée pour mesurer le « squish » doit avoir un diamètre de 1.5mm. Deux écrous de culasse seront percés afin d'effectuer un plombage du moteur si celui-ci est prévu dans le règlement particulier d'une épreuve.

ARTICLE 7 : CYLINDRE

D'origine. Tout polissage, sablage, ébavurage, microbillage, etc... ou ajustage sont interdits, exception faite du réalésage. La forme des transferts ainsi que la hauteur de ceux-ci pourront être comparées, en cas de doute sur leur conformité, à un cylindre étalon. Tout traitement thermique ou de surface interdit. Seul le raccord d'eau droit sur le bas du cylindre peut être remplacé par un raccord coudé.



ARTICLE 8 : CARTER, VILEBREQUIN, BIELLE, MANETON

D'origine sans retouche. Cages et rondelles de tête de bielle d'origine constructeur.

ARTICLE 9 : ROULEMENTS

A cage acier, cage plastique, à billes acier jeu C3 ou C4 (céramique interdit). Les roulements à contact oblique sont interdits.

ARTICLE 10 : PISTON, SEGMENT, AXE

D'origine constructeur, sans retouche, conforme à la fiche technique.

ARTICLE 11 : BOITE A CLAPETS

D'origine non retouchée. Surfaçage plan de joints interdit. Vis libres. Couvercle de boîte d'origine constructeur. L'entretoise du carburateur, si présente, doit être l'original IAME (réf.: TFB-41900) et en conformité avec la fiche d'homologation.

ARTICLE 12 : CLAPETS

Seuls les clapets en fibre en fibre de carbone, marqués et d'origine IAME (épaisseur des clapets de 0.24 mm minimum) sont autorisés. Interdiction de modifier la forme originale. L'utilisation des renforts des clapets d'origine IAME, est obligatoire.

ARTICLE 13 : CARBURATEUR

Seul le carburateur de marque TILLOTSON, modèle HB-10A Ø 34 mm maximum, et conforme à la fiche technique est autorisé. Le carburateur doit rester d'origine constructeur. Seuls le ressort de fourchette, les joints et les membranes sont libres. La position du carburateur (pompe à essence dessus ou dessous) est libre. En cas de doute sur sa conformité, le carburateur pourra être comparé à un carburateur étalon. Le silencieux d'aspiration doit être choisi parmi la liste de ceux-là homologué par la CIK avec tubes d'admission de diamètre 30mm et homologation en vigueur.

ARTICLE 14 : CARBURANT, LUBRIFIANT, RESERVOIR

Seuls sont autorisés les carburants en vente commerciale courante (SSP98 délivrés à la pompe, en France). En cas d'échange de carburant, l'organisateur fournira du SSP98 sans plomb uniquement. Pour toutes les courses, pour les mélanges de carburants, ne doivent être utilisées que des huiles agréées par la CIK/FIA, suivant la liste publiée chaque année, et ce pour toutes les catégories. (Article 10.6 du règlement technique national FFSA). Le réservoir devra être extractible et avoir une contenance de 8 litres minimum. Un récupérateur d'huile doit obligatoirement être installé sur le châssis et branché à l'évent du carter des engrenages de l'arbre d'équilibrage.

Une station-service, proche du circuit, pourra être imposée sur certaines épreuves.

ARTICLE 15 : ALLUMAGE

Seul l'allumage monté d'origine est homologué, sans transformation, soit l'allumage Digital SELETTRA S ou PVL Digital 690. Le boîtier électronique devra impérativement être fixé sur le moteur, avec la face portant les inscriptions visibles sans démontage de celui-ci et non recouverte de scotch ou autre masquant les inscriptions.



ARTICLE 16 : EMBRAYAGE

L'embrayage doit être strictement d'origine. L'enclenchement doit s'opérer à 4.500 tr/min. maxi. et provoquer l'avancement du kart pilote à bord.

ARTICLE 17 : BOUGIE

Marque NGK, de référence B9EG, BR9EG, BR9EIX, B10EG, BR10EG, BR10EIX, R6254E. Les bougies doivent rester strictement d'origine sans aucune retouche, montées avec le joint d'étanchéité d'origine, la longueur hors tout du culot doit être de 18.5 mm maxi. L'isolant ne doit pas dépasser du culot de la bougie. Capuchon de bougie d'origine, comme livrée avec le moteur (réf. IAME 10544).

ARTICLE 18 : POT, PIPE, SILENCIEUX

Le pot d'échappement livré d'origine avec le moteur doit rester conforme à la fiche technique, sans aucune modification de structure ou de dimension. Le silencieux additionnel doit rester conforme à la fiche technique sans aucune modifications de structure ou de dimension et installé en permanence sur le pot d'échappement. Sur la pipe d'échappement, seul est autorisé le perçage du support prévu pour l'installation de la sonde de température. Seulement l'entretoise d'origine (réf.: IFH-20500) et des joints d'origine entre le cylindre et le collecteur d'échappement peuvent être ajoutés ou supprimés afin d'ajuster la longueur du silencieux. Le système d'échappement doit satisfaire au contrôle sonométrique. Le silencieux d'échappement marqué IAME est obligatoire, ce pour tout roulage.

ARTICLE 19 : REFROIDISSEMENT

Le système de refroidissement : un seul radiateur, une seule pompe à eau simple, en plastique ou en alu (une seule entrée, une seule sortie). Le montage de la soupape thermostatique ou bypass est facultatif. Seule l'eau servira au refroidissement, sans aucun additif. Les écrans de radiateur sont autorisés, mécaniques ou par adhésifs sous réserve de ne pas être retirés du kart roulant sur la piste. A cette fin, chaque ruban adhésif fera le tour complet du radiateur et les extrémités seront jointes et superposées sur au moins 20 mm (article 21.3 du règlement technique FFSA).

ARTICLE 20 : DEMARRAGE

Le système de démarrage doit être monté avec tous ses composants, et correctement connecté. Le démarrage s'effectue avec le bouton de démarrage. Seule une défaillance mécanique ou électrique peut l'empêcher de fonctionner correctement. En cas de défaillance du démarreur du moteur, constatée par un commissaire technique, l'utilisation d'un démarreur externe est autorisée, et seulement dans ce cas précis (selon règlement sportif FFSA en vigueur).

ARTICLE 21 : CONTROLES

Les commissaires techniques officiels de la FFSA sur l'épreuve ont l'entière maîtrise de leur mission, de l'enregistrement du matériel, jusqu'aux contrôles de fin d'épreuve. Un responsable technique de la coupe de marque sera obligatoirement présent. Il aura un rôle de consultant. Le comité d'organisation du X30 Challenge France se réserve le droit de saisir un matériel à des fins d'expertises par le constructeur. A ce titre, le concurrent ne pourra prétendre à aucun dédommagement pour aucun motif que ce soit.



ARTICLE 22 : RECLAMATIONS

Pour tout litige, le pilote pourra porter réclamation selon les règles édictées par la FFSA.
Comme le demande le cahier des charges des challenges, un moteur étalon est déposé à la FFSA.

ARTICLE 23

Le présent règlement pourra être modifié à tout moment par le comité d'organisation du X30 Challenge France si des raisons majeures l'imposent, après accord de la FFSA.