F. F. S. A.
PERMIS D'ORGANISATION
N° CIS 2020/06
DATE 15/01/2020

RÈGLEMENT TECHNIQUE

CATÉGORIE X30 JUNIOR

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

ARTICLE 1 : CHÂSSIS AUTORISÉS

Seul sont autorisés dans les catégories du X30 Challenge France, les châssis agrées par le Comité d'organisation du X30 Challenge France (la liste sera publiée ultérieurement) et homologués CIK/FIA ou répondants aux normes CIK/FIA.
Chaque pilote disposera d'un châssis pour chaque meeting.
Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs devra être signalé au Délégué Technique.
Le Délégué Technique 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 le meeting.
Si un constructeur, un importateur ou un revendeur a une politique commerciale, technique ou sportive contraire à l'esprit du X30 Challenge France, il pourra être exclu sans délai par les organisateurs, sans que ceux-ci aient à justifier leur choix.

FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE - F.F.S.A. - 32, avenue de New-York 75781 PARIS Cédex 16

ARTICLE 2 : DÉFINITION GÉNÉRALE DES CHÂSSIS

2.1 Les châssis doivent correspondre aux règles suivantes :

2.2 Châssis homologués CIK/FIA et/ou aux normes CIK/FIA.

2.3 Arbre arrière, en acier magnétique, de diamètre maximum 50 mm, plein ou creux.

2.4 Deux ou trois paliers (Roulements à billes acier).

2.5 Freins hydrauliques homologués CIK/FIA ou conformes aux normes CIK/FIA.

2.6 Tous les types de freins avant sont interdits.

2.7 Carrosserie latérale, panneau frontal, carénage avant, protection des roues arrières homologués CIK/FIA.

2.8 Le pare-chocs arrière est facultatif.

2.9 Pare-chaîne conforme à la règlementation CIK/FIA.

2.10 Carénage avant : application de la règlementation CIK/FIA 2020

2.11 Les pilotes participant au X30 Challenge France 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.

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

ARTICLE 3 : CARBURANT, LUBRIFIANT, RÉSERVOIR

3.1 Seuls sont autorisés les carburants en vente commerciale courante (SP 98-E5 délivrés à la pompe, et en France). Une station de référence pourra être imposée sur chaque circuit.

3.2 En cas de substitution de carburant, l'organisateur fournira du SP98-E5 sans plomb uniquement.

3.3 Pour toutes les courses, seule l'huile WLADOIL K2-T, agréées par la CIK/FIA, est autorisée pour les mélanges avec le carburant.

3.4 Le réservoir devra être extractible et avoir une contenance de 8 litres minimum.

3.5 Un récupérateur d'huile doit obligatoirement être installé et branché à l'évent du carter des engrenages de l'arbre d'équilibrage.

ARTICLE 4 : PNEUMATIQUES

4.1 Pneus slick : KOMET K2H (AV : 10 x 4.60 x 5 – AR : 11 x 7.10 x 5)

4.2 Pneus pluie : KOMET K1W (AV : 10 x 4.20 x 5 – AR : 11 x 6.00 x 5)

ARTICLE 5 : MOTEUR

5.1 Le moteur IAME X30 125cc devra rester strictement conforme à la fiche d'homologation constructeur (Caractéristiques techniques, cotes, poids, diagrammes, photos et c …).

5.2 Les photos de la fiche servent également à identifier le matériel.

5.3 L'apport, le retrait et les déplacements de matière sont interdits, même si ceux-ci rentrent dans les limites des tolérances.

5.4 Toutes les pièces internes du moteur devront être d'origine IAME, même nombre que le montage en usine et montées à l'identique.

5.5 Toute préparation est interdite.

5.6 Les valeurs maximum ou minimum autorisées seront mesurées selon la méthode du règlement karting de la CIK/FIA et FFSA.

5.7 La méthode utilisée pour le contrôle du volume de la chambre de combustion est la méthode décrite à l'Annexe 1 du Règlement technique CIK – FIA.

5.8 Deux (2) moteurs par pilote et par meeting sont autorisés.

5.9 Tableau des diagrammes et volumes :

Voire fiche technique moteur

ARTICLE 6 : CULASSE

6.1 La culasse doit rester strictement d'origine et pourra être comparée à une culasse étalon.

6.2 La forme de la chambre de combustion sera contrôlée avec le gabarit IAME code ATT-025/1, Le gabarit doit épouser le profil du dôme, la zone de squish ainsi que le plan de joint.

6.3 Seule la réparation du filet, uniquement par "Helicoil "de même longueur que le filet d'origine et de diamètre 14x125est autorisée. Le culot de la bougie serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

6.4 Le « squish » (distance entre piston et culasse) doit respecter les indications de la fiche d'homologation du moteur.

6.5 Le fil d'étain utilisé pour mesurer le « squish » doit avoir un diamètre de 1.5 à 1,6mm.

6.6 Un écrou de culasse et une ailette ou 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

7.1. Seuls les cylindres d'origine IAME avec goupilles de verrouillage et de marquage sont autorisés.

7.2 Tous traitements (polissage, sablage, ébavurage, microbillage, et c) ou ajustage sont interdits, à l'exception du réalésage.
La forme des transferts ainsi que la hauteur de ceux-ci seront contrôlés, avec les calibres IAME code ATT-035/1 et IAME code ATT-025/2

La forme des transferts ainsi que la hauteur de ceux-ci pourront aussi être comparées, en cas de doute sur leur conformité, à un cylindre étalon.

Tout traitement thermique ou chimique sont interdits.

7.3 L'empilage de joints est autorisé.

7.4 Seul le raccord d'eau droit sur le bas du cylindre peut être remplacé par un raccord coudé.

ARTICLE 8 : CARTER, VILEBREQUIN, BIELLE, MANETON

8.1 D'origine IAME sans retouche.

8.2 Cages et rondelles de tête de bielle d'origine constructeur.

8.3 Cage : Tête de bielle (Cod. X30125431) d'origine IAME
Pied de bielle (Cod. E-10440 ou E-10441), d'origine IAME
Rondelles : Tête de bielle (Cod. X30125436 ou X30125437), d'origine IAME.

8.4 Les joints spi devront être impérativement montés partie creuse vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que se soit. Ils ne pourront en aucun cas être modifiés.

ARTICLE 9 : ROULEMENTS

9.1 Seuls les roulements de vilebrequin 6206 jeu C3/C4 et d'arbre d'équilibrage 6202 jeu C3/C4/C4H et Type 6005 C3/C4, à billes acier et cage polymère de marque SKF ou similaires sont autorisés.

9.2 Contacts obliques interdits.

9.3 Billes céramique interdites.

9.4 Marquage obligatoire et visible sans démontage des roulements de leur logement.

9.5 L'utilisation de cales derrière les roulements pour le réglage du jeu axial est autorisée.

9.6 Toutes les pièces internes du moteur devront être d'origine IAME, et en nombre identique.
Le montage devra être similaire à celui réalisé en usine.

ARTICLE 10 : PISTON, SEGMENT, AXE

10.1 D'origine IAME, sans retouche, conforme à la fiche d'homologation.

10.2 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/2 sera utilisé pour vérifier la forme du dôme de piston.

ARTICLE 11 : BOITE À CLAPETS

11.1 D'origine IAME non retouchée.

11.2 Surfaçage du plan de joints interdit.

11.3 Couvercle de boite d'origine IAME.

11.4 Le joint convoyeur/ boite à clapets devra avoir une épaisseur de 0,8 mm (+/- 0,3 mm).

11.5 Le joint boite à clapets/carter devra avoir une épaisseur de 1.0 mm (+/- 0.3mm).

ARTICLE 12 : CLAPETS

12.1 Les clapets d'origine et marqués IAME en fibre de verre (Vetronite) d'épaisseur 0.30 mm minimum sont autorisés.

12.2 Les clapets d'origine et marqués IAME en fibre de carbone d'épaisseur 0.24 mm minimum sont autorisés.

12.3 Panachage interdit.

12.4 Interdiction de modifier la forme originale.

ARTICLE 13 : CARBURATEUR

13.1 Seul le carburateur de marque TILLOTSON, modèle HW27A, venturi Ø 26 mm maximum, conforme à la fiche d'homologation et marqué IAME est autorisé.

13.2 Le carburateur doit rester d'origine TILLOTSON.

13.3 Seuls le ressort de fourchette est libre.

13.4 La position du carburateur est imposée : Pompe à essence en dessus.

13.5 En cas de doute sur sa conformité, le carburateur pourra être comparé à un carburateur étalon.

ARTICLE 14 : SILENCIEUX D'ASPIRATION

14.1 Le silencieux d'aspiration doit être le modèle livré d'origine avec le moteur (même marque, même modèle, même référence).

14.2 Trompettes d'aspiration courtes d'un diamètre intérieur de 22 mm.

14.3 Manchon caoutchouc avec filtre IAME obligatoire.

14.4 Les grilles de protection sur les trompettes du silencieux d'aspiration sont facultatives.

14.5 Les silencieux d'aspiration ancienne version (Avant 2017) et l'échappement ancienne version (Avant 2017) sont interdits.

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

ARTICLE 15 : EMBRAYAGE

15.1 Toutes les interventions visant à prolonger le patinage de l'embrayage au-delà de la vitesse d'attaque maximale indiquée, sont expressément interdites.

15.2 L'embrayage centrifuge doit s'enclencher à 4.000 tr / mn maximum et commencer à déplacer le kart avec le pilote en conditions de course.
L'embrayage devrait être complètement en prise à 6.000 tr / mn maximum dans n'importe quelle condition, cette mesure pourra être vérifiée avec un appareil approprié.

15.3 Les contrôles pourront être réalisés en pré-grille et/ou en parc arrivée.
En cas de contrôle en pré- grille, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle sera interdit de départ.
En cas de contrôle à l'arrivée, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle fera l'objet d'un constat de non-conformité technique.

15.4 Chaque pilote sera responsable de l'état d'usure du matériau de garniture de l'embrayage et du nettoyage des pièces de friction.
La conformité de l'embrayage pourra être vérifiée à tout moment du meeting.

15.5 Le gabarit d'origine IAME ATT-047/4 est la référence pour vérifier la cloche d'embrayage.

Le calibre ne doit pas pénétrer dans la cloche d'embrayage en position perpendiculaire par rapport à l'axe de la cloche d'embrayage.

15.6 Seuls les pignons Z10 / Z11 / Z12 / Z13 d'origine IAME sont autorisés.

ARTICLE 16 : ALLUMAGE

16.1 Seuls les allumages SELETTRA Digital K ou S ou PVL montés d'origine sont autorisés, sans aucune transformation,

16.2 Le boîtier électronique type « C » devra impérativement être fixé, face portant les inscriptions visibles sans démontage de celui-ci et non recouverte d'adhésif masquant les inscriptions.

16.3 Toutes modifications de la fixation du stator sont interdites.
Toutes modifications de la forme et de l'épaisseur de la clavette du rotor, des rainures de clavette du rotor et du vilebrequin sont interdites.

16.4 Les Batteries Technologie VRLA (/ Acide/ Plomb /Gel) sont les seules autorisées.
Les batteries Lithium-Ion sont autorisées.
À tout moment, La batterie devra être correctement connectée au faisceau électrique.

16.5 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/7 est la référence pour vérifier la position correcte du marquage de référence de phase sur le rotor.

ARTICLE 17 : BOUGIE

17.1 Marque NGK, de référence B9EG, BR9EG, BR9EIX, B10EG, BR10EG, BR10EIX, R6254E.
Les bougies doivent rester strictement d'origine sans aucune modification.

17.2 Les bougies doivent être montées avec le joint l'étanchéité d'origine, la longueur hors tout du culot doit être de 18.5 mm maxi (joint compris). L'isolant porcelaine ne devra pas dépasser du culot de la bougie.

17.3 Capuchon de bougie d'origine, comme livrée avec le moteur (réf. IAME 10543 & 10544).

ARTICLE 18 : ÉCHAPPEMENT

18.1 Le pot d'échappement livré d'origine avec le moteur doit rester conforme à la fiche d'homologation, sans aucune modification de structure ou de dimension.

18.2 Le silencieux additionnel doit rester conforme à la fiche d'homologation sans aucunes modifications de structure ou de dimension et installé en permanence sur le pot d'échappement.
Le Marquage IAME est obligatoire.

18. 3 Raccord d'échappement X30 Junior avec restricteur Ø22, 7 Maxi.

18.4 Dans tous les cas, le système d'échappement doit satisfaire au contrôle sonométrique.

ARTICLE 19 : REFROIDISSEMENT

19.1 Le système de refroidissement doit être dans sa configuration d'origine : Un seul radiateur, une seule pompe à eau simple, plastique ou alu (Une seule entrée, une seule sortie).

19.2 Le montage de la soupape thermostatique fournie avec le moteur est facultatif.

19.3 Seule l'eau servira au refroidissement, sans aucun additif.

19.4 Les écrans de radiateur sont autorisés, mécaniques et actionnés manuellement ou adhésifs sous réserve qu'il ne puisse être retiré du kart en roulant.
A cet effet, chaque ruban adhésif fera le tour complet du radiateur et les extrémités seront jointes et superposées sur au moins 20 mm.

19.5 Seuls les modèles de radiateur d'origine IAME référencé T8000B et T8001 sont autorisés.

19.6 Tuyaux d'eau d'origine IAME, comme livrés avec le moteur.

19.7 Le "Groupe pompe" (Pompe et poulie) d'origine IAME doit impérativement être monté correctement et en totalité. Poulie montée sur l'arbre arrière, courroies en place sur les poulies.
Le panachage d'éléments plastique et alu est autorisé.

19.8 Tous réchauffeurs ou systèmes de raccordement pour réchauffeur sur le circuit d'eau sont strictement interdit

ARTICLE 20 : DÉMARRAGE

20.1 Le système de démarrage doit être monté avec tous ses composants et correctement connecté.

ARTICLE 21 : ENDURANCE

21.1 Pour les épreuves d'endurance de 6 heures ou plus et uniquement dans ce cas-là, les modifications suivantes sont autorisées : Couvercle clapets libre et piston libre.

ARTICLE 22 : CONTRÔLES

22.1 Les commissaires techniques officiels de la FFSA sur les meetings ont l'entière maîtrise de leur mission, de l'enregistrement du matériel, jusqu'aux contrôles de fin d'épreuve.

22.2 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 en usine.

A ce titre, le concurrent ne pourra prétendre à aucun dédommagement pour aucun motif que ce soit.

ARTICLE 23 : RÉCLAMATIONS

23.1 Pour tout litige, le pilote pourra porter réclamation selon les règles édictées par la FFSA.

23.2 Comme le demande le cahier des charges des challenges, un moteur étalon est déposé à la FFSA.

ARTICLE 24 : MODIFICATION

24.1 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.

ARTICLE 25 : PNEUMATIQUES

25.1 Tous systèmes embarqués de prise et transmission de pression et température des pneus sont strictement interdits dans toutes les catégories.

25.2 En cas de contrôle au moyen de l'appareil MiniRAE et si ce dernier révèle que les pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la prégrille et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition.

25.3 Les organisateurs du challenge se réservent le droit de procéder à la mise en parc fermé des pneus et ce sans préavis.

Note concernant la distribution des pneumatiques :

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

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

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

25.4 Pour les warm up, les pneus seront libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie. Les pneus "course" pourront être utilisés.

ARTICLE 26 : ANNEXES

26.1 Fiches d'homologation Moteur IAME X30 125cc N°254 indice U
26.2 Fiches d'homologation Carburateur Tillotson HW27A N° 348 indice B
26.3 Fiches technique Silencieux d'échappement additionnel Rev 1

RÈGLEMENT TECHNIQUE

CATEGORIE X30 SÉNIOR / X30 MASTER / X30 VÉTÉRAN

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

ARTICLE 1 : CHÂSSIS AUTORISÉS

Seul sont autorisés dans les catégories du X30 Challenge France les châssis agrées par le Comité d'organisation du X30 Challenge France (la liste sera publiée ultérieurement.) et homologués CIK/FIA ou répondants aux normes CIK/FIA.
Chaque pilote disposera d'un châssis pour chaque meeting.
Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs devra être signalé au Délégué Technique FFSA.
Le Délégué Technique 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 le meeting.
Si un constructeur, un importateur ou un revendeur a une politique commerciale, technique ou sportive contraire à l'esprit du X30 Challenge France, il pourra être exclu sans délai par les organisateurs, sans que ceux-ci aient à justifier leur choix.

ARTICLE 2 : DÉFINITION GÉNÉRALE DES CHÂSSIS

2.1 Les châssis doivent correspondre aux règles suivantes :

2.2 Châssis homologués CIK/FIA ou aux normes CIK/FIA.

2.3 Arbre arrière, en acier magnétique, de diamètre maximum 50 mm, plein ou creux.

2.4 Deux ou trois paliers (Roulements à billes acier).

2.5 Freins hydrauliques homologués CIK/FIA et/ou conformes aux normes CIK/FIA.

2.6 Tous les types de freins avant sont interdits.

2.7 Carrosserie latérale, panneau frontal, carénage avant, protection des roues arrières homologués CIK/FIA.

2.8 Le pare-chocs arrière est facultatif.

2.9 Pare chaîne conforme à la règlementation CIK/FIA.

2.10 Carénage avant : application de la règlementation CIK/FIA 2020

2.11 Les pilotes participant au X30 Challenge France 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.

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

ARTICLE 3 : CARBURANT, LUBRIFIANT, RÉSERVOIR

3.1 Seuls sont autorisés les carburants en vente commerciale courante (SP 98-E5 délivrés à la pompe et en France). Une station de référence pourra être imposée sur chaque circuit.

3.2 En cas de substitution de carburant, l'organisateur fournira du SP98-E5 sans plomb uniquement.

3.3 Pour toutes les courses, seule l'huile WLADOIL K2-T, agréées par la CIK/FIA, est autorisée pour les mélanges avec le carburant.

3.4 Le réservoir devra être extractible et avoir une contenance de 8 litres minimum.

3.5 Un récupérateur d'huile doit obligatoirement être installé et branché à l'évent du carter des engrenages de l'arbre d'équilibrage.

ARTICLE 4 : PNEUMATIQUES

4.1 Pneus slick : KOMET K2H (AV : 10 x 4.60 x 5 – AR : 11 x 7.10 x 5)

4.2 Pneus pluie : KOMET K1W (AV : 10 x 4.20 x 5 – AR : 11 x 6.00 x 5)

ARTICLE 5 : MOTEUR

5.1 Le moteur IAME X30 125cc devra rester strictement conforme à la fiche d'homologation constructeur (Caractéristiques techniques, cotes, poids, diagrammes, photos et c …).
5.2 Les photos de la fiche servent également à identifier le matériel.

5.3 L'apport, le retrait et les déplacements de matière sont interdits, même si ceux-ci rentrent dans les limites des tolérances.

5.4 Toutes les pièces internes du moteur devront être d'origine IAME, même nombre que le montage en usine et montées à l'identique.

5.5 Toute préparation est interdite.

5.6 Les valeurs maximum ou minimum autorisées seront mesurées selon la méthode du règlement karting de la CIK/FIA et FFSA.

5.7 La méthode utilisée pour le contrôle du volume de la chambre de combustion est la méthode de l'Annexe 1 du Règlement technique CIK-FIA.

5.8 Deux (2) moteurs par pilote et par meeting sont autorisés.

5.9 Tableau des diagrammes et volumes :

Voire fiche technique moteur

ARTICLE 6 : CULASSE

6.1 La culasse doit rester strictement d'origine et pourra être comparée à une culasse étalon.

6.2 La forme de la chambre de combustion sera contrôlée avec le gabarit IAME code ATT-025/1, Le gabarit doit épouser le profil du dôme, la zone de squish ainsi que le plan de joint.

6.3 Seule la réparation du filet, uniquement par "Helicoil "de même longueur que le filet d'origine et de diamètre 14x125est autorisée. Le culot de la bougie serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

6.4 Le « squish » (distance entre piston et culasse) doit respecter les indications de la fiche d'homologation du moteur.

6.5 Le fil d'étain utilisé pour mesurer le « squish » doit avoir un diamètre de 1.5 à 1,6mm.

6.6 Un écrou de culasse et une ailette ou 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

7.1. Seuls les cylindres d'origine IAME avec goupilles de verrouillage et de marquage sont autorisés.

7.2 Tous traitements (polissage, sablage, ébavurage, microbillage, etc) ou ajustage sont interdits, à l'exception du réalésage.
La forme des transferts ainsi que la hauteur de ceux-ci seront contrôlés, avec les calibres IAME code ATT-035/1 et IAME code ATT-025/2

La forme des transferts ainsi que la hauteur de ceux-ci pourront aussi être comparées, en cas de doute sur leur conformité, à un cylindre étalon.

Tout traitement thermique ou chimique sont interdits.

7.3 L'empilage de joints est autorisé.

7.4 Seul le raccord d'eau droit sur le bas du cylindre peut être remplacé par un raccord coudé.

ARTICLE 8 : CARTER, VILEBREQUIN, BIELLE, MANETON

8.1 D'origine IAME sans retouche.

8.2 Cages et rondelles de tête de bielle d'origine constructeur.

8.3 Cage : Tête de bielle (Cod. X30125431) d'origine IAME
Pied de bielle (Cod. E-10440 ou E-10441), d'origine IAME
Rondelles : Tête de bielle (Cod. X30125436 ou X30125437), d'origine IAME.

8.4 Les joints spi devront être impérativement montés partie creuse vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que se soit. Ils ne pourront en aucun cas être modifiés.

ARTICLE 9 : ROULEMENTS

9.1 Seuls les roulements de vilebrequin 6206 jeu C3/C4 et d'arbre d'équilibrage 6202 jeu C3/C4/C4H et Type 6005 C3/C4, à billes acier et cage polymère de marque SKF ou similaires sont autorisés.

9.2 Contacts obliques interdits.

9.3 Billes céramique interdites.

9.4 Marquage obligatoire et visible sans démontage des roulements de leur logement.

9.5 L'utilisation de cales derrière les roulements pour le réglage du jeu axial est autorisée.

9.6 Toutes les pièces internes du moteur devront être d'origine IAME, et en nombre identique.
Le montage devra être similaire à celui réalisé en usine.

ARTICLE 10 : PISTON, SEGMENT, AXE

10.1 D'origine IAME, sans retouche, conforme à la fiche d'homologation.

10.2 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/2 sera utilisé pour vérifier la forme du dôme de piston.

ARTICLE 11 : BOITE À CLAPETS

11.1 D'origine IAME non retouchée.

11.2 Surfaçage du plan de joints interdit.

11.3 Couvercle de boite d'origine IAME.

11.4 Le joint convoyeur/ boite à clapets devra avoir une épaisseur de 0,8mm (+/- 0,3 mm).

11.5 Le joint boite à clapets/carter devra avoir une épaisseur de 1.0mm (+/- 0.3mm).

ARTICLE 12 : CLAPETS

12.1 Les clapets d'origine et marqués IAME en fibre de verre (Vetronite) d'épaisseur 0.30 mm minimum sont autorisés.

12.2 Les clapets d'origine et marqués IAME en fibre de carbone d'épaisseur 0.24 mm minimum sont autorisés.

12.3 Panachage interdit.

12.4 Interdiction de modifier la forme originale.

ARTICLE 13 : CARBURATEUR

13.1 Seul le carburateur de marque TILLOTSON, modèle HW27A, venturi Ø 26 mm maximum, conforme à la fiche d'homologation et marqué IAME est autorisé.

13.2 Le carburateur doit rester d'origine TILLOTSON.

13.3 Seuls le ressort de fourchette est libre.

13.4 La position du carburateur est imposée : Pompe à essence en dessus.

13.5 En cas de doute sur sa conformité, le carburateur pourra être comparé à un carburateur étalon.

ARTICLE 14 : SILENCIEUX D'ASPIRATION

14.1 Le silencieux d'aspiration doit être le modèle livré d'origine avec le moteur (même marque, même modèle, même référence).

14.2 Trompettes d'aspiration courtes d'un diamètre intérieur de 22 mm.

14.3 Manchon caoutchouc avec filtre IAME obligatoire.

14.4 Les grilles de protection sur les trompettes du silencieux d'aspiration sont facultatives.

14.5 Les silencieux d'aspiration ancienne version (Avant 2017) et l'échappement ancienne version (Avant 2017) sont interdits.

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

ARTICLE 15 : EMBRAYAGE

15.1 Toutes les interventions visant à prolonger le patinage de l'embrayage au-delà de la vitesse d'attaque maximale indiquée, sont expressément interdites.

15.2 L'embrayage centrifuge doit s'enclencher à 4.000 tr / mn maximum et commencer à déplacer le kart avec le pilote en conditions de course.
L'embrayage devrait être complètement en prise à 6.000 tr / mn maximum dans n'importe quelle condition, cette mesure pourra être vérifiée avec un appareil approprié.

15.3 Les contrôles pourront être réalisés en pré-grille et/ou en parc arrivée.
En cas de contrôle en pré- grille, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle sera interdit de départ.
En cas de contrôle à l'arrivée, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle fera l'objet d'un constat de non-conformité technique.

15.4 Chaque pilote sera responsable de l'état d'usure du matériau de garniture de l'embrayage et du nettoyage des pièces de friction.
La conformité de l'embrayage pourra être vérifiée à tout moment du meeting.

15.5 Le gabarit d'origine IAME ATT-047/4 est la référence pour vérifier la cloche d'embrayage.
Le calibre ne doit pas pénétrer dans la cloche d'embrayage en position perpendiculaire par rapport à l'axe de la cloche d'embrayage.

15.6 Seuls les pignons Z10 / Z11 / Z12 / Z13 d'origine IAME sont autorisés.

ARTICLE 16 : ALLUMAGE

16.1 Seuls les allumages SELETTRA Digital K ou S et PVL montés d'origine sont autorisés, sans aucune transformation,

16.2 Le boîtier électronique type « C » devra impérativement être fixé, face portant les inscriptions visibles sans démontage de celui-ci et non recouverte d'adhésif masquant les inscriptions.

16.3 Toutes modifications de la fixation du stator sont interdites.
Toutes modifications de la forme et de l'épaisseur de la clavette du rotor, des rainures de clavette du rotor et du vilebrequin sont interdites.

16.4 Les Batteries Technologie VRLA (/ Acide/ Plomb /Gel) sont les seules autorisées.
Les batteries Lithium-Ion sont autorisées.
À tout moment, La batterie devra être correctement connectée au faisceau électrique.

16.5 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/7 est la référence pour vérifier la position correcte du marquage de référence de phase sur le rotor.

ARTICLE 17 : BOUGIE

17.1 Marque NGK, de référence B9EG, BR9EG, BR9EIX, B10EG, BR10EG, BR10EIX, R6254E.
Les bougies doivent rester strictement d'origine sans aucune modification.

17.2 Les bougies doivent être montées avec le joint l'étanchéité d'origine, la longueur hors tout du culot doit être de 18.5 mm maxi (joint compris). L'isolant porcelaine ne devra pas dépasser du culot de la bougie.

17.3 Capuchon de bougie d'origine, comme livrée avec le moteur (réf. IAME 10543 & 10544).

ARTICLE 18 : ÉCHAPPEMENT

18.1 Le pot d'échappement livré d'origine avec le moteur doit rester conforme à la fiche d'homologation, sans aucune modification de structure ou de dimension.

18.2 Le silencieux additionnel doit rester conforme à la fiche d'homologation sans aucunes modifications de structure ou de dimension et installé en permanence sur le pot d'échappement.
Le Marquage IAME, est obligatoire.

18. 3 Raccord d'échappement Senior.

18.4 Dans tous les cas, le système d'échappement doit satisfaire au contrôle sonométrique.

ARTICLE 19 : REFROIDISSEMENT

19.1 Le système de refroidissement doit être dans sa configuration d'origine : Un seul radiateur, une seule pompe à eau simple, plastique ou alu (Une seule entrée, une seule sortie).

19.2 Le montage de la soupape thermostatique fournie avec le moteur est facultatif.

19.3 Seule l'eau servira au refroidissement, sans aucun additif.

19.4 Les écrans de radiateur sont autorisés, mécaniques et actionnés manuellement ou adhésifs sous réserve qu'il ne puisse être retiré du kart en roulant.
A cet effet, chaque ruban adhésif fera le tour complet du radiateur et les extrémités seront jointes et superposées sur au moins 20 mm.

19.5 Seuls les modèles de radiateur d'origine IAME référencé T8000B et T8001 sont autorisés.

19.6 Tuyaux d'eau d'origine IAME, comme livrés avec le moteur.

19.7 Le "Groupe pompe" (pompe et poulie) d'origine IAME doit impérativement être monté correctement et en totalité. Poulie montée sur l'arbre arrière, courroies en place sur les poulies.
Le panachage d'éléments plastique et alu est autorisé.

19.8 Tous réchauffeurs ou systèmes de raccordement pour réchauffeur sur le circuit d'eau sont strictement interdit

ARTICLE 20 : DÉMARRAGE

20.1 Le système de démarrage doit être monté avec tous ses composants, et correctement connecté.

ARTICLE 21 : ENDURANCE

21.1 Pour les épreuves d'endurance de 6 heures ou plus et uniquement dans ce cas-là, les modifications suivantes sont autorisées : Couvercle clapets libre et piston libre.

ARTICLE 22 : CONTRÔLES

22.1 Les commissaires techniques officiels de la FFSA sur les meetings ont l'entière maîtrise de leur mission, de l'enregistrement du matériel, jusqu'aux contrôles de fin d'épreuve.

22.2 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 en usine.
A ce titre, le concurrent ne pourra prétendre à aucun dédommagement pour aucun motif que ce soit.

ARTICLE 23 : RÉCLAMATIONS

23.1 Pour tout litige, le pilote pourra porter réclamation selon les règles édictées par la FFSA.

23.2 Comme le demande le cahier des charges des challenges, un moteur étalon est déposé à la FFSA.

ARTICLE 24 : MODIFICATION

24.1 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.

ARTICLE 25 : PNEUMATIQUES

25.1 Tous systèmes embarqués de prise et transmission de pression et température des pneus sont strictement interdits dans toutes les catégories.

25.2 En cas de contrôle au moyen de l'appareil MiniRAE et si ce dernier révèle que les pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la prégrille et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition.

25.3 Les organisateurs du challenge se réservent le droit de procéder à la mise en parc fermé des pneus et ce sans préavis.

Note concernant la distribution des pneumatiques :

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

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

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

25.4 Pour les warm up, les pneus seront libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie. Les pneus "course" pourront être utilisés.

ARTICLE 26 : ANNEXES

26.1 Fiches d'homologation Moteur IAME X30 125cc N°254 indice U
26.2 Fiches d'homologation Carburateur Tillotson HW27A N° 348 indice B
26.3 Fiches technique Silencieux d'échappement additionnel Rev 1

RÈGLEMENT TECHNIQUE

CATÉGORIE X30 PRO

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

ARTICLE 1 : CHASSIS AUTORISÉS

Seul sont autorisés dans la catégorie X30 PRO du X30 Challenge France les châssis agrées par le Comité d'organisation du X30 Challenge France (la liste sera publiée ultérieurement) et homologués CIK/FIA ou répondants aux normes CIK/FIA.
Chaque pilote disposera d'un châssis pour chaque meeting.
Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs devra être signalé au Délégué Technique.
Le Délégué Technique 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 le meeting.
Si un constructeur, un importateur ou un revendeur a une politique commerciale, technique ou sportive contraire à l'esprit du X30 Challenge France, il pourra être exclu sans délai par les organisateurs, sans que ceux-ci aient à justifier leur choix.

ARTICLE 2 : DÉFINITION GÉNÉRALE DES CHÂSSIS

2.1 Les châssis doivent correspondre aux règles suivantes :

2.2 Châssis homologués CIK/FIA ou aux normes CIK/FIA.

2.3 Arbre arrière, en acier magnétique, de diamètre maximum 50 mm, plein ou creux.

2.4 Deux ou trois paliers (Roulements à billes acier).

2.5 Freins hydrauliques homologués CIK/FIA et/ou conformes aux normes CIK/FIA.

2.6 Tous les types de freins avant sont interdits.

2.7 Carrosserie latérale, panneau frontal, carénage avant, protection des roues arrières homologués CIK/FIA.

2.8 Le pare-chocs arrière est facultatif.

2.9 Pare chaîne conforme à la règlementation CIK/FIA.

2.10 Carénage avant : application de la règlementation CIK/FIA 2020

2.11 Les pilotes participant au X30 Challenge France 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.

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

ARTICLE 3 : CARBURANT, LUBRIFIANT, RÉSERVOIR

3.1 Seuls sont autorisés les carburants en vente commerciale courante (SP 98-E5 délivrés à la pompe, et en France). Une station de référence pourra être imposée sur chaque circuit.

3.2 En cas de substitution de carburant, l'organisateur fournira du SP98-E5 sans plomb uniquement.

3.3 Pour toutes les courses, seule l'huile WLADOIL K2-T, agréées par la CIK/FIA, est autorisée pour les mélanges avec le carburant.

3.4 Le réservoir devra être extractible et avoir une contenance de 8 litres minimum.

3.5 Un récupérateur d'huile doit obligatoirement être installé et branché à l'évent du carter des engrenages de l'arbre d'équilibrage.

ARTICLE 4 : PNEUMATIQUES

4.1 Pneus slick : KOMET K2M (AV : 10 x 4.60 x 5 – AR : 11 x 7.10 x 5)

4.2 Pneus pluie : KOMET K1W (AV : 10 x 4.20 x 5 – AR : 11 x 6.00 x 5)

ARTICLE 5 : MOTEUR

5.1 Le moteur IAME X30 125cc devra rester strictement conforme à la fiche d'homologation constructeur (Caractéristiques techniques, cotes, poids, diagrammes, photos et c …).

5.2 Les photos de la fiche servent également à identifier le matériel.

5.3 L'apport, le retrait et les déplacements de matière sont interdits, même si ceux-ci rentrent dans les limites des tolérances.

5.4 Toutes les pièces internes du moteur devront être d'origine IAME, même nombre que le montage en usine et montées à l'identique.

5.5 Toute préparation est interdite.

5.6 Les valeurs maximum ou minimum autorisées seront mesurées selon la méthode du règlement karting de la CIK/FIA et FFSA.

5.7 La méthode utilisée pour le contrôle du volume de la chambre de combustion est la méthode de l'Annexe 1 du Règlement technique CIK-FIA.

5.8 Deux (2) moteurs par pilote et par meeting sont autorisés.

5.9 Tableau des diagrammes et volumes :

Voire fiche technique moteur

ARTICLE 6 : CULASSE

6.1 La culasse doit rester strictement d'origine et pourra être comparée à une culasse étalon.

6.2 La forme de la chambre de combustion sera contrôlée avec le gabarit IAME code ATT-025/1, Le gabarit doit épouser le profil du dôme, la zone de squish ainsi que le plan de joint.

6.3 Seule la réparation du filet, uniquement par "Helicoil "de même longueur que le filet d'origine et de diamètre 14x125est autorisée. Le culot de la bougie serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

6.4 Le « squish » (distance entre piston et culasse) doit respecter les indications de la fiche d'homologation du moteur.

6.5 Le fil d'étain utilisé pour mesurer le « squish » doit avoir un diamètre de 1.5 à 1,6mm.

6.6 Un écrou de culasse et une ailette ou 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

7.1. Seuls les cylindres D'origine IAME avec goupilles de verrouillage et de marquage sont autorisés.

7.2 Tous traitements (polissage, sablage, ébavurage, microbillage, et c) ou ajustage sont interdits, à l'exception du réalésage.
La forme des transferts ainsi que la hauteur de ceux-ci seront contrôlés, avec les calibres IAME code ATT-035/1 et IAME code ATT-025/2

La forme des transferts ainsi que la hauteur de ceux-ci pourront aussi être comparées, en cas de doute sur leur conformité, à un cylindre étalon.

Tout traitement thermique ou chimique sont interdits.

7.3 L'empilage de joints est autorisé.

7.4 Seul le raccord d'eau droit sur le bas du cylindre peut être remplacé par un raccord coudé.

ARTICLE 8 : CARTER, VILEBREQUIN, BIELLE, MANETON

8.1 D'origine IAME sans retouche.

8.2 Cages et rondelles de tête de bielle d'origine constructeur.

8.3 Cage : Tête de bielle (Cod. X30125431) d'origine IAME
Pied de bielle (Cod. E-10440 ou E-10441), d'origine IAME
Rondelles : Tête de bielle (Cod. X30125436 ou X30125437), d'origine IAME.

8.4 Les joints spi devront être impérativement montés partie creuse vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que se soit. Ils ne pourront en aucun cas être modifiés.

ARTICLE 9 : ROULEMENTS

9.1 Seuls les roulements de vilebrequin 6206 jeu C3/C4 et d'arbre d'équilibrage 6202 jeu C3/C4/C4H et Type 6005 C3/C4, à billes acier et cage polymère de marque SKF ou similaires sont autorisés.

9.2 Contacts obliques interdits.

9.3 Billes céramique interdites.

9.4 Marquage obligatoire et visible sans démontage des roulements de leur logement.

9.5 L'utilisation de cales derrière les roulements pour le réglage du jeu axial est autorisée.

9.6 Toutes les pièces internes du moteur devront être d'origine IAME, et en nombre identique.
Le montage devra être similaire à celui réalisé en usine.

ARTICLE 10 : PISTON, SEGMENT, AXE

10.1 D'origine IAME, sans retouche, conforme à la fiche d'homologation.

10.2 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/2 sera utilisé pour vérifier la forme du dôme de piston.

ARTICLE 11 : BOITE À CLAPETS

11.1 D'origine IAME non retouchée.

11.2 Surfaçage du plan de joints interdit.

11.3 Couvercle de boite d'origine IAME.

11.4 Le joint convoyeur/ boite à clapets devra avoir une épaisseur de 0,8mm (+/- 0,3 mm).

11.5 Le joint boite à clapets/carter devra avoir une épaisseur de 1.0mm (+/- 0.3mm).

ARTICLE 12 : CLAPETS

12.1 Les clapets d'origine et marqués IAME en fibre de verre (Vetronite) d'épaisseur 0.30 mm minimum sont autorisés.

12.2 Les clapets d'origine et marqués IAME en fibre de carbone d'épaisseur 0.24 mm minimum sont autorisés.

12.3 Panachage interdit.

12.4 Interdiction de modifier la forme originale.

ARTICLE 13 : CARBURATEUR

13.1 Seul le carburateur de marque TILLOTSON, modèle HW27A, venturi Ø 26 mm maximum, conforme à la fiche d'homologation et marqué IAME est autorisé.

13.2 Le carburateur doit rester d'origine TILLOTSON.

13.3 Seuls le ressort de fourchette est libre.

13.4 La position du carburateur est imposée : Pompe à essence en dessus.

13.5 En cas de doute sur sa conformité, le carburateur pourra être comparé à un carburateur étalon.

ARTICLE 14 : SILENCIEUX D'ASPIRATION

14.1 Le silencieux d'aspiration doit être le modèle livré d'origine avec le moteur (même marque, même modèle, même référence).

14.2 Trompettes d'aspiration courtes d'un diamètre intérieur de 22 mm.

14.3 Manchon caoutchouc avec filtre IAME obligatoire.

14.4 Les grilles de protection sur les trompettes du silencieux d'aspiration sont facultatives.

14.5 Les silencieux d'aspiration ancienne version (Avant 2017) et l'échappement ancienne version (Avant 2017) sont interdits.

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

ARTICLE 15 : EMBRAYAGE

15.1 Toutes les interventions visant à prolonger le patinage de l'embrayage au-delà de la vitesse d'attaque maximale indiquée, sont expressément interdites.

15.2 L'embrayage centrifuge doit s'enclencher à 4.000 tr / mn maximum et commencer à déplacer le kart avec le pilote en conditions de course.
L'embrayage devrait être complètement en prise à 6.000 tr / mn maximum dans n'importe quelle condition, cette mesure pourra être vérifiée avec un appareil approprié.

15.3 Les contrôles pourront être réalisés en pré-grille et/ou en parc arrivée.
En cas de contrôle en pré- grille, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle sera interdit de départ.
En cas de contrôle à l'arrivée, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle fera l'objet d'un constat de non-conformité technique.

15.4 Chaque pilote sera responsable de l'état d'usure du matériau de garniture de l'embrayage et du nettoyage des pièces de friction.
La conformité de l'embrayage pourra être vérifiée à tout moment du meeting.

15.5 Le gabarit d'origine IAME ATT-047/4 est la référence pour vérifier la cloche d'embrayage.
Le calibre ne doit pas pénétrer dans la cloche d'embrayage en position perpendiculaire par rapport à l'axe de la cloche d'embrayage.

15.6 Seuls les pignons Z10 / Z11 / Z12 / Z13 d'origine IAME sont autorisés.

ARTICLE 16 : ALLUMAGE

16.1 Seuls les allumages SELETTRA Digital K ou S et PVL montés d'origine sont autorisés, sans aucune transformation,

16.2 Le boîtier électronique type « C » devra impérativement être fixé, face portant les inscriptions visibles sans démontage de celui-ci et non recouverte d'adhésif masquant les inscriptions.

16.3 Toutes modifications de la fixation du stator sont interdites.
Toutes modifications de la forme et de l'épaisseur de la clavette du rotor, des rainures de clavette du rotor et du vilebrequin sont interdites.

16.4 Les Batteries Technologie VRLA (/ Acide/ Plomb /Gel) sont les seules autorisées.
Les batteries Lithium-Ion sont autorisées.
À tout moment, la batterie devra être correctement connectée au faisceau électrique.

16.5 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/7 est la référence pour vérifier la position correcte du marquage de référence de phase sur le rotor.

ARTICLE 17 : BOUGIE

17.1 Marque NGK, de référence B9EG, BR9EG, BR9EIX, B10EG, BR10EG, BR10EIX, R6254E.
Les bougies doivent rester strictement d'origine sans aucune modification.

17.2 Les bougies doivent être montées avec le joint l'étanchéité d'origine, la longueur hors tout du culot doit être de 18.5 mm maxi (joint compris). L'isolant porcelaine ne devra pas dépasser du culot de la bougie.

17.3 Capuchon de bougie d'origine, comme livrée avec le moteur (réf. IAME 10543 & 10544).

ARTICLE 18 : ÉCHAPPEMENT

18.1 Le pot d'échappement livré d'origine avec le moteur doit rester conforme à la fiche d'homologation, sans aucune modification de structure ou de dimension.

18.2 Le silencieux additionnel doit rester conforme à la fiche d'homologation sans aucunes modifications de structure ou de dimension et installé en permanence sur le pot d'échappement.
Le Marquage IAME, est obligatoire.

18. 3 Raccord d'échappement standard.

18.4 Dans tous les cas, le système d'échappement doit satisfaire au contrôle sonométrique.

ARTICLE 19 : REFROIDISSEMENT

19.1 Le système de refroidissement doit être dans sa configuration d'origine : un seul radiateur, une seule pompe à eau simple, plastique ou alu. (Une seule entrée, une seule sortie).

19.2 Le montage de la soupape thermostatique fournie avec le moteur est facultatif.

19.3 Seule l'eau servira au refroidissement, sans aucun additif.

19.4 Les écrans de radiateur sont autorisés, mécaniques et actionnés manuellement ou adhésifs sous réserve qu'il ne puisse être retiré du kart en roulant.
A cet effet, chaque ruban adhésif fera le tour complet du radiateur et les extrémités seront jointes et superposées sur au moins 20 mm.

19.5 Seuls les modèles de radiateur d'origine IAME référencé T8000B et T8001 sont autorisés.

19.6 Tuyaux d'eau d'origine IAME, comme livrés avec le moteur.

19.7 Le "Groupe pompe" (pompe et poulie) d'origine IAME doit impérativement être monté correctement et en totalité. Poulie montée sur l'arbre arrière, courroies en place sur les poulies.
Le panachage d'éléments plastique et alu est autorisé.

19.8 Tous réchauffeurs ou systèmes de raccordement pour réchauffeur sur le circuit d'eau sont strictement interdit

ARTICLE 20 : DÉMARRAGE

20.1 Le système de démarrage doit être monté avec tous ses composants, et correctement connecté.

ARTICLE 21 : CONTRÔLES

21.1 Les commissaires techniques officiels de la FFSA sur les meetings ont l'entière maîtrise de leur mission, de l'enregistrement du matériel, jusqu'aux contrôles de fin d'épreuve.

21.2 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 en usine.
A ce titre, le concurrent ne pourra prétendre à aucun dédommagement pour aucun motif que ce soit.

ARTICLE 22 : RÉCLAMATIONS

22.1 Pour tout litige, le pilote pourra porter réclamation selon les règles édictées par la FFSA.

22.2 Comme le demande le cahier des charges des challenges, un moteur étalon est déposé à la FFSA.

ARTICLE 23 : MODIFICATION

23.1 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.

ARTICLE 24 : PNEUMATIQUES

24.1 Tous systèmes embarqués de prise et transmission de pression et température des pneus sont strictement interdits dans toutes les catégories.

24.2 En cas de contrôle au moyen de l'appareil MiniRAE et si ce dernier révèle que les pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la prégrille et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition.

24.3 Les organisateurs du challenge se réservent le droit de procéder à la mise en parc fermé des pneus et ce sans préavis.

Note concernant la distribution des pneumatiques :

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

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

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

24.4 Pour les warm up, les pneus seront libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie. Les pneus "course" pourront être utilisés.

ARTICLE 25 : ANNEXES

25.1 Fiches d'homologation Moteur IAME X30 125cc N°254 indice U
25.2 Fiches d'homologation Carburateur Tillotson HW27A N° 348 indice B
25.3 Fiches technique Silencieux d'échappement additionnel Rev 1

REGLEMENT TECHNIQUE

CATEGORIE KZ-I

1. CHASSIS AUTORISÉS

Seuls les chassis pour les catégories avec boîtes de vitesses, homologués ou ayant été homologués selon les normes CIK / FIA ou répondants aux normes CIK / FIA Karting, proposés dans le catalogue par les Constructeurs et conformes à l'article 2, sont autorisés.

2. DÉFINITION DES CHASSIS

2.1 Châssis catégorie KZ homologués CIK/FIA ou conformes aux normes CIK/FIA, en cours de validité ou expirés.

2.2 Arbre arrière en acier magnétique d'un diamètre maximal de 50 mm, plein ou creux.

2.3 Protection de la chaîne selon les règlements de la CIK / FIA pour les catégories avec changement de vitesse.

2.4 Freins hydrauliques homologués ou ayant été homologué CIK/FIA et conforme aux dispositions applicables aux catégories avec boite de vitesse.

2.5 Pontons latéraux, panneau frontal, carénage avant, protection des roues arrières homologuées CIK/FIA.

2.6 Carénage avant : Application de la règlementation CIK/FIA 2020.

2.7 Pour tous les détails non mentionnés dans les articles concernant les chassis, le règlement CIK / FIA est la référence.

ARTICLE 3 : CARBURANT, LUBRIFIANT, RÉSERVOIR

3.1 Seuls sont autorisés les carburants en vente commerciale courante (SSP 98-E5 délivrés à la pompe, en France).

3.2 En cas d'échange de carburant, l'organisateur fournira du SSP 98-E5 sans plomb uniquement.

3.3 Pour toutes les courses, pour les mélanges de carburants, seule l'huile WLADOIL K2-T, agréées par la CIK/FIA Karting, est autorisée.

3.4 Le réservoir devra être extractible et avoir une contenance de 8 litres minimum.

3.5 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.

ARTICLE 4 : PNEUMATIQUES

4.1 Pneus sec : KOMET K2M (AV : 10 x 4.60 x 5 – AR : 11 x 7.10 x 5)

4.2 Pneus pluie : KOMET K1W (AV : 10 x 4.20 x 5 – AR : 11 x 6.00 x 5)

5. MOTEUR

5.1 Seuls les moteurs de marque IAME, Shifter, Drifter, Screamer I, Screamer II, Screamer III ou autre sont autorisés, de type monocylindre à admission par clapet, homologué CIK / FIA pour les catégories KZ, valides ou expirées.

5.2 Le moteur devra rester strictement conforme à la fiche d'homologation (caractéristiques techniques, cotes, poids, diagrammes etc.…)

5.3 Le concurrent est tenu responsable de la conformité de son équipement.

5.4 Les moteurs devront porter leur numéro de série d'origine.

5.5 Les valeurs maximales et minimales autorisées seront mesurées selon la méthode prescrite par le règlement technique CIK / FIA y compris la méthode de contrôle du volume de la chambre de combustion.

5.6 Volume minimal de la chambre de combustion : 11 cm^3, mesuré comme décrit dans l'Annexe 1.a du réglement CIK/FIA.

6. CARBURATEUR

6.1 Le carburateur VHSH de type Dell'Orto, Ø 30 mm (Ø 30,1 mm max), en aluminium, doit rester strictement d'origine.

Les seuls changements autorisés sont ceux de : La guillotine, l'aiguille, les flotteurs, la cuve, le puit d'aiguille (pulvérisateur), les gicleurs et le kit pointeau, à la condition que toutes les pièces soient d'origine Dell'Orto.

Le filtre à essence interne et l'assiette (pièce n° 28 du dessin technique) peuvent être supprimés ; S'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.

7. SILENCIEUX D'ADMISSION

7.1 Silencieux homologués CIK / FIA (Trompettes Ø 30mm).

8. ALLUMAGE - BOUGIE

8.1 Le Système d'allumage, de type analogique, utilisé doit être homologué ou ayant été homologué CIK-FIA .
Tout système d'allumage variable (Système d'avance et de retard progressif) est interdit.

8.2 Bougie de marque libre.
La bougie d'allumage doit être de grande production et rester strictement d'origine.

8.3 Le culot de la bougie et l'isolant de l'électrode (Electrodes non comprises) serrée sur la culasse ne doivent pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion (Voir Annexe n°7 du réglement CIK/FIA).

9. POTS D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT

9.1 Silencieux d'échappement conformes à leur fiche d'homologation respective.

9.2 Silencieux d'échappement homologués CIK / FIA pour les catégories KZ.

9.3 Emanchement d'échappement et de silencieux conforme au dessin technique n ° 20 du réglement CIK/FIA.

10. REFROIDISSEMENT

10.1 Refroidissement par eau (H2O) uniquement et circuit unique.

11. BOITE DE VITESSE

11.1 Conforme à la fiche d'homologation du moteur.

11.2 Minimum 3 rapports, maximum 6 rapports.

11.3 Commande manuelle et uniquement mécanique de la boîte de vitesses

11.4 Tous les systèmes d'assistance électromécanique et de quelconque coupure d'allumage sont interdits.

11.5 Embrayage : Aucune présence de corps gras.

11.6 Un récupérateur d'huile de boite de vitesses est obligatoire.

102 MODIFICATIONS

12.1 Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et similaires aux photos, dessins, matériaux et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation.

12.2 Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf :

À l'intérieur du moteur :
- La course,
- L'alésage (en dehors des limites maximum),
- L'entre-axe de la bielle,
- Le nombre de canaux de transfert et lumières d'admission dans le cylindre et le carter,
- Le nombre de lumières et de canaux d'échappement.
- Les restrictions prévues selon les règlements spécifiques.

À l'extérieur du moteur :
- Le nombre de carburateurs et leur diamètre de venturi,
- L'aspect extérieur du moteur monté.

12.3 Ne sont pas considérés comme des modifications de l'extérieur du moteur :
le changement de la couleur des pièces, le découpage des connexions de refroidissement et la modification des modes de fixation (y compris sans s'y limiter les fixations du carburateur, de l'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même) à condition de ne pas modifier leur position homologuée.

ARTICLE 13 : CONTRÔLES

13.1 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.

13.2 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 14 : RÉCLAMATIONS

14.1 Pour tout litige, le pilote pourra porter réclamation selon les règles édictées par la FFSA.

14.2 Comme le demande le cahier des charges des challenges, un moteur étalon est déposé à la FFSA.

ARTICLE 15 : MODIFICATION

15.1 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.

ARTICLE 16 : PNEUMATIQUES

16.1 Tous systèmes embarqués de prise et transmission de pression et température de pneus sont strictement interdits dans toutes les catégories.

16.2 En cas de contrôle au moyen de l'appareil MiniRAE et si ce dernier révèle que les pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la prégrille et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition.

16.3 Les organisateurs du challenge se réservent le droit de procéder à la mise en parc fermé des pneus et ce sans préavis.

Note concernant la distribution des pneumatiques :

- Le concurrent qui constate un défaut sur un pneu lors de l'enregistrement devra le faire constater par le responsable des pneumatiques.
- Le concurrent qui sur la même référence et type de pneu constate lors de l'enregistrement une différence de circonférence égale ou supérieure de 15 mm pourra demander le remplacement de celui-ci.

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

16.4 Pour le warm up du dimanche matin, les pneus seront libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie. Les pneus "course" pourront être utilisés.

ARTICLE 17 : ANNEXES

17.1 Fiches d'homologation Moteur