

REGLEMENT TECHNIQUE



(Agrément FFSA 2009 N°CK19 en date du 19 janvier 2009)

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.

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 le challenge «IAME X 30» les châssis répondants aux normes FFSA ou CIK conformes à l'article 2 et agréés par le Comité d'organisation du Challenge IAME X30, dont la liste sera publiée ultérieurement.

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 aux normes FFSA ou CIK, châssis conventionnels uniquement. Les châssis triangulés sont interdits. Ne sont donc autorisés que les châssis ne comportant pas de système de réglage d'épure de direction par rotules fixées sur un triangle, que ce soit en partie haute ou en partie basse, agissant sur la position du pivot de fusée (genre train avant de monoplace).

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

- Deux ou trois paliers.

- Freins mécaniques ou hydrauliques, conformes aux normes FFSA ou CIK.

- Caissons latéraux, panneau frontal, carénage avant, protection des roues arrières, et pare chaîne conforme aux normes FFSA – CIK. Le pare choc arrière devient facultatif.

Les pilotes participant au challenge «IAME X 30» 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 arrières.

ARTICLE 3 : POIDS

Le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 160 kg minimum, à tout moment de la course, pour la catégorie X30.

Le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 168 kg minimum, à tout moment de la course, pour la catégorie X30 GENTLEMAN.

ARTICLE 4 : PNEUMATIQUES

Pneus secs MGS « X » (AV : 10 x 4.50 x 5 – AR : 11 x 7.10 x 5) - Pneus pluie VEGA W5.

ARTICLE 5 : MOTEUR

Le moteur PARILLA X30 devra rester strictement conforme à la fiche constructeur (caractéristiques techniques, cotes, poids, diagrammes avec l'application des tolérances constructeur portées sur cette fiche.).

L'apport, le retrait et les déplacements de matière sont interdits. Toutes les pièces internes du moteur devront être d'origine 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 F.F.S.A. 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 :

	PARILLA X30
ECHAPPEMENT	177,5° Maximum
TRANSFERT TT	129° Maximum
TRANSFERTS LATERAUX	128° Maximum
VOLUME DE CHAMBRE DE COMBUSTION	9.7cc Minimum avec insert

ARTICLE 6 : CULASSE

La culasse doit rester strictement d'origine. La forme de la chambre de combustion pourra être, en cas de doute sur sa conformité, comparée à une culasse étalon. Seule la réparation du filet, uniquement par Hélicoil 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 0.9 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. Réglage des diagrammes par les joints d'embase d'origine 0.2 ou 0.4mm. L'utilisation d'un seul joint est autorisé, l'empilage de ceux ci est donc 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.

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, sans retouches, conformes 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.

ARTICLE 12 : CLAPETS

Épaisseur des clapets de 0.21 mm minimum. Marque libre, carbone autorisé.

ARTICLE 13 : CARBURATEUR

Le carburateur doit rester d'origine et identique à celui livré avec le moteur (même marque, même modèle, même référence), soit le Tryton Hobby. Seul 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 le modèle livré d'origine avec le moteur (même marque, même modèle, même référence, avec tube d'aspiration court d'un diamètre intérieur de 22mm, manchon caoutchouc d'origine). La présence des grilles de protection sur le silencieux d'aspiration est facultative.

ARTICLE 14 : CARBURANT, LUBRIFIANT, RESERVOIR

Seuls sont autorisés les carburants en vente commerciale courante (délivrés à la pompe). En cas d'échange de carburant, l'organisateur fournira du 98 sans plomb uniquement. D'autre part, l'utilisation d'un carburant à indice d'octane 98 est fortement conseillée par l'usine IAME.

Pour toutes les courses, ne doivent être utilisées, pour les mélanges de carburants, 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.

ARTICLE 15 : ALLUMAGE

Seul les allumages montés d'origine sont homologués, sans transformation, soit l'allumage Digital SELETTTRA et l'allumage Digital PVL.

La batterie doit dans tous les cas rester branchée au système d'allumage.

Le boîtier électronique devra impérativement être fixé sous la partie haute du nassau panel, avec la face portant les inscriptions visible sans démontage de celui-ci et non recouvert de scotch ou autre masquant les inscriptions.

ARTICLE 16 : EMBRAYAGE

L'embrayage doit être strictement d'origine.

ARTICLE 17 : BOUGIE

Marque libre, une seule électrode externe, cotes identiques à la bougie d'origine, montée avec le joint d'étanchéité d'origine et d'une longueur de 18.5 mm.

Bougies à électrode de masse annulaire interdites.

ARTICLE 18 : POT, PIPE

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. Sur la pipe d'échappement, seul est autorisé le perçage et la soudure d'un support pour installer une sonde de température. Dans tous les cas, le système d'échappement doit satisfaire au contrôle sonométrique.

ARTICLE 19 : REFROIDISSEMENT

Le système de refroidissement doit être dans sa configuration d'origine: un seul radiateur, une seule pompe à eau simple, en plastique ou en alu, etc. (une seule entrée, une seule sortie). Le montage de la soupape thermostatique fournie avec le moteur 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 retiré 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). Seuls les trois modèles de radiateur d'origine IAME (voir description ci-jointe) référencés T8000A – T8000B et X30B sont autorisés.

ARTICLE 20 : DEMARRAGE

En cas de défaillance du démarreur du moteur, l'utilisation d'un démarreur externe est autorisée, et seulement dans ce cas précis.

Cela veut dire que le système de démarrage doit être monté avec tous ses composants, et correctement connecté. Seule une défaillance mécanique ou électrique doit empêcher de fonctionner correctement.

ARTICLE 21 : CONTROLES

Les commissaires techniques officiels de la FFSA 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.

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 Challenge «IAME X 30» si des raisons majeures l'imposent, après accord de la FFSA.