



## **REGLEMENT TECHNIQUE**

### **CATEGORIE X30 Senior, X30 Master et X30 Gentleman**

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 Senior et X30 Master 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 hydrauliques homologués CIK et/ou conformes aux normes FFSA ou CIK, uniquement sur l'arbre arrière (Sauf pour les X30 Master et X30 Gentleman où les freins hydrauliques homologués CIK et/ou conformes aux normes FFSA ou CIK à l'avant sont autorisés).
- Caissons latéraux, panneau frontal, carénage avant, protection des roues arrières homologués CIK et/ou conforme aux normes FFSA – CIK 2017. Le pare choc arrière devient facultatif. Pare chaîne conforme aux normes FFSA – CIK. Carénage avant : application de la réglementation CIK 2017.

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.

#### **ARTICLE 3 : POIDS**

Classement X30 Senior : le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 158 kg minimum, à tout moment de la course.



Classement X30 Master et X30 Gentleman : le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 170 kg minimum, à tout moment de la course.

#### ARTICLE 4 : PNEUMATIQUES

Pneus sec : KOMET K1H (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 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 :

	IAME X30 Lecture angulaire par insertion d'une cale de 0,2x5mm
ECHAPPEMENT	177,5 ° Maximum
TRANSFERT TT	127° ± 2°
TRANSFERTS LATERAUX	126° ± 2°
VOLUME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION	9,7cc Minimum avec insert CIK

Fiche « 254R » - IAME X30 125cc

#### 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-025/1, 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 0.9 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.



L'empilage de joints est interdit. Un seul joint est autorisé avec une épaisseur libre.  
Seul le raccord d'eau droit sur le bas du cylindre peut être remplacé par un raccord soudé.

Les moteurs X30 à partir du numéro de série M3521/B3059, sont équipés avec le cylindre marquée, comme indiqué sur la fiche d'homologation :

- les moteurs avec numéro de série précédente à M3521/B3059 peuvent également être équipés avec le nouveau cylindre.
- les moteurs avec numéro de série suivant à M3521/B3059 ne peuvent pas être équipés avec le cylindre précédent.

#### **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. Les joints suivant doivent avoir l'épaisseur suivante : Joint convoyeur / valve à clapets 0,8 mm (tolérance admise +/- 0,3 mm); joint valve à clapets / carter 1.0mm (tolérance admise +/- 0.3mm).

#### **ARTICLE 12 : CLAPETS**

Seuls les clapets en fibre de verre ou en fibre de carbone (panachage interdit), marqués et d'origine IAME (épaisseur des clapets de 0.24 mm minimum) sont autorisés. Interdiction de modifier la forme originale.

#### **ARTICLE 13 : CARBURATEUR**

Seul le carburateur de marque TRYTON, modèle HB27C, venturi  $\varnothing$  26 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 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 avec filtre lame obligatoire**). 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 (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.

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

Un récupérateur d'huile doit obligatoirement être installé sur le châssis et branché à l'événement du carter des engrenages de l'arbre d'équilibrage.

#### **ARTICLE 15 : ALLUMAGE**

Seuls les allumages montés d'origine sont homologués, sans transformation, soit l'allumage Digital SELETTRA et l'allumage Digital PVL. Le boîtier électronique devra impérativement être fixé, avec la face portant les inscriptions visible sans démontage de celui-ci et non recouverte de scotch ou autre masquant les inscriptions. La batterie doit dans tous les cas rester branchée au système d'allumage.

#### **ARTICLE 16 : EMBRAYAGE**

L'embrayage doit être strictement d'origine. L'enclenchement doit s'opérer à 4000 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 (Ref. 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 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. Le silencieux de type KF3, marqué IAME, est obligatoire. Le montage du silencieux additionnel est obligatoire, ce pour tout roulage.

#### **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). Seul le modèle de radiateur d'origine IAME référencé T8000B est autorisé. Tuyaux d'eau d'origine, comme livrées avec le moteur.

#### **ARTICLE 20 : DEMARRAGE**

Le système de démarrage doit être monté avec tous ses composants, et correctement connecté. Le démarrage s'effectue à la clé de contact. 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.