



Agrément FFSA 2010 N° CK19 en date du 17 décembre 2009

REGLEMENT TECHNIQUE CATEGORIE X30 SHIFTER

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 la catégorie X30 SHIFTER du Challenge IAME X30 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 Challenge IAME X30, 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, 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 hydrauliques homologués 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. Le pare choc arrière devient facultatif. Pare chaîne conforme aux normes FFSA – CIK.

Les pilotes participant au Challenge IAME X30 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

Catégorie X30 SHIFTER : le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 175 kg minimum, à tout moment de la course.

ARTICLE 4 : PNEUMATIQUES

Pneus sec MGS X (AV : 10 x 4.50 x 5 – AR : 11 x 7.10 x 5)

Pneus pluie VEGA W5 (AV : 10 x 420 x 5 – AR : 11 x 600 x 5)

ARTICLE 5 : MOTEUR

Le moteur PARILLA X30 SHIFTER 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 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 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 et VOLUMES :

	PARILLA X30 SHIFTER
ECHAPPEMENT - E	195° ±2°
BOOSTERS - F	185° ±2°
TRANSFERTS TT - I	126° ±3°
TRANSFERT LATERAUX - G	130° ±2°
TRANSFERT LATERAUX - H	128° ±2°
VOLUME DE CHAMBRE DE COMBUSTION	13cc Minimum avec insert



Agrément FFSA 2010 N° CK19 en date du 17 décembre 2009

ARTICLE 6 : CULASSE

La culasse doit rester strictement d'origine. Seule la réparation du filet, uniquement par Hélicoïl 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 du cylindre) 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.

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.

ARTICLE 8 : CARTER, VILEBREQUIN, BIELLE, MANETON

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

ARTICLE 9 : BOITE DE VITESSE

Strictement d'origine constructeur sans retouche. Tous les éléments de la boîte à vitesse doivent être strictement d'origine constructeur. Tout traitement thermique ou de surface est interdit.

ARTICLE 10 : ROULEMENTS

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

ARTICLE 11 : PISTON, SEGMENT, AXE

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

ARTICLE 12 : BOITE A CLAPETS

D'origine non retouchée. Vis libres. Couvercle de boîte d'origine constructeur et sans retouche. Raccord du carburateur strictement d'origine.

ARTICLE 13 : CLAPETS

Epaisseur des clapets de 0.21 mm minimum, carbone autorisé. Renforts de clapets en fibre de carbone libres.

ARTICLE 14 : CARBURATEUR

Le carburateur doit rester d'origine et identique à celui livré avec le moteur (même marque, même modèle, même référence), soit le carburateur Dell'orto VHSH30CS. Seuls les accessoires Dell'orto livrés d'origine avec le carburateur sont autorisés et illustrés en fiche technique.

Le silencieux d'aspiration doit être le modèle livré d'origine avec le moteur (même marque, même modèle, même référence) soit le KG modèle APE1.

ARTICLE 15 : 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 16 : ALLUMAGE

Seuls les allumages montés d'origine sont homologués, sans transformation, soit l'allumage Digital SELETTRA et l'allumage Digital PVL. L'allumage devra rester strictement d'origine constructeur.

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 17 : EMBRAYAGE

Tous les éléments d'embrayage sont strictement d'origine IAME. L'embrayage doit être monté avec tous ses composants, tant en nombre qu'en position.

ARTICLE 18 : BOUGIE

Seule la bougie livrée avec le moteur est autorisée, montée avec le joint d'étanchéité d'origine.

ARTICLE 19 : POT, PIPE

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. Sur la pipe d'échappement, seul est autorisé le perçage et la soudure d'un support pour installer une sonde de température. L'adjonction ou le retrait d'entretoises et de rondelles entre le cylindre et le raccord d'échappement sont autorisés.

ARTICLE 20 : SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT

Seul le silencieux d'échappement Elto Racing Hom. FIK 1041300/09 conforme à la fiche technique est autorisé, sans aucune modification de structure ou de dimension. Dans tous les cas, le système d'échappement doit satisfaire au contrôle sonométrique.



Agrément FFSA 2010 N° CK19 en date du 17 décembre 2009

ARTICLE 21 : 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 ou by-pass d'origine IAME 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 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). Seul le radiateur d'origine IAME livré avec le moteur est autorisés (voir Fiche technique)

ARTICLE 22 : 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 doit l'empêcher de fonctionner correctement. En cas de défaillance, constatée par un commissaire, le moteur pourra être démarré par poussée (selon règlement sportif FFSA en vigueur).

ARTICLE 23 : 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.

ARTICLE 24 : 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 25

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