



# Challenge X30 IAME

www.X30.fr

Agrément en cours



## REGLEMENT SPORTIF 2013

### CATEGORIES X30 Access, X30 Premium et X30 Shifter

#### **ARTICLE 1 : ORGANISATION**

Le Challenge X30 est un challenge de marque organisé sous l'égide de la FFSA, des Comités Régionaux et en collaboration avec les ASK organisatrices. Une convention sera établie entre chaque organisateur de championnat régional et ALPHA KARTING dépositaire de la coupe de marque, en partenariat avec CEDINAP.

#### **ARTICLE 2 : REGLEMENTATION**

En plus des articles et spécifications du présent règlement, il sera appliqué au niveau sportif et technique le règlement national des challenges de marque FFSA. En cas de contestation entre notre règlement particulier et celui de la FFSA, c'est ce dernier qui sera appliqué.

#### **ARTICLE 3 : CATEGORIES ET CLASSEMENTS**

Le Challenge X30 est un challenge de marque organisé sous l'égide de la FFSA, il est composé des catégories et classements suivants :

- Catégorie X30 Access (1 seul et même classement)
- Catégorie X30 Premium
  - Classement X30 Premium
  - Classement X30 Gentleman
- Catégorie X30 Shifter (1 seul et même classement)

F. F. S. A.  
PERMIS D'ORGANISATION  
N° ...C.K.2...  
DATE ...12/12/2012...

#### **ARTICLE 4 : PARTICIPANTS**

Le Challenge X30 est ouvert à tous les pilotes, à partir de : Catégorie X30 Access, 13 ans ; Catégorie X30 Premium, 15 ans ; X30 Gentleman, 32 ans ; Catégorie X30 Shifter, 15 ans, âges minimum dans l'année, âge atteint ou dépassé dans l'année civile en cours, possesseurs d'une licence compétition karting FFSA nationale ou internationale B ou C, validée pour 2013.

Le **Championnat de France** qui aura lieu à **Lavelanet** les **21 et 22 septembre 2013** (sous réserve de modification) est ouvert aux pilotes étrangers n'ayant pas marqué de point dans les catégories KF et KZ des courses internationales ou WSK.

**La finale bénéficiera de l'appellation "Championnat de France". Pour y participer, les pilotes devront être inscrits et avoir participé aux trois premières journées de leur championnat régional respectif, conformément au règlement FFSA.**

#### **ARTICLE 5 : DROITS D'ENGAGEMENTS**

Chaque pilote désirant participer à une compétition, versera au moins 8 jours avant celle-ci, le montant de l'engagement réclamé par l'ASK organisatrice de la course. Tout pilote qui ne se sera pas inscrit dans ces délais ne pourra prendre le départ qu'après avoir acquitté un droit d'engagement majoré de 30 €uros au moins, si le règlement de L'ASK organisatrice le prévoit.

Pour la course, le règlement sportif national de la FFSA sera appliqué.

#### **ARTICLE 6 : POIDS - AGE**

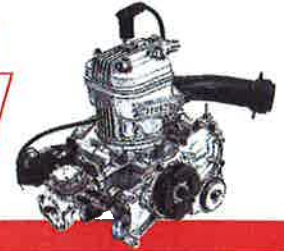
- **Catégorie X30 Access** (1 seul et même classement) : ouverte à tous les pilotes âgés de 13 ans minimum dans l'année, âge atteint ou dépassé dans l'année civile en cours, sans limitation supérieure d'âge. Le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 150 kg minimum, à tout moment de la course.
- **Catégorie X30 Premium**
  - Classement X30 Premium : ouvert à tous les pilotes âgés de 15 ans minimum dans l'année, âge atteint ou dépassé dans l'année civile en cours, sans limitation supérieure d'âge. Le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 162 kg minimum, à tout moment de la course.
  - Classement X30 Gentleman : ouvert à tous les pilotes âgés de 32 ans minimum dans l'année, âge atteint ou dépassé dans l'année civile en cours, sans limitation supérieure d'âge. Le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 170 kg minimum, à tout moment de la course.
- **Catégorie X30 Shifter** (1 seul et même classement) : ouverte à tous les pilotes âgés de 15 ans minimum dans l'année, âge atteint ou dépassé dans l'année civile en cours, sans limitation supérieure d'âge. Le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 180 kg minimum, à tout moment de la course.

Les pilotes des classements X30 Premium et X30 Gentleman pourront courir ensemble ou séparément, avec un classement unique ou spécifique, en fonction du règlement de l'ASK ou de la CRK organisatrice.



# Challenge X30 IAME

www.X30.fr



Agrément en cours

## **ARTICLE 7 :**

Le comité d'organisation du challenge X30 se réserve le droit de refuser l'engagement d'un pilote en le lui signifiant au moins 5 jours avant la compétition, sauf si la date de réception de l'inscription ne permet pas de respecter ce délai. Dans ce cas, le refus de l'inscription pourra être signifié le jour de la course. Ce refus devra être signifié par le comité d'organisation (composé de : Sabatier Pierre, Sabatier Patrice, Bremond Benoît – Alpha Karting). A tout moment de la saison, le comité d'organisation pourra exclure tout pilote dont l'attitude pourrait nuire à l'image, ou à la crédibilité du challenge, ou du karting en général, dans le respect du Code Sportif International.

## **ARTICLE 8 : CALENDRIER**

Les pilotes pourront participer à toutes les courses amicales, sans que le résultat de ces courses soit pris en compte pour le classement final. Les lots remis à chaque course seront ceux prévus par l'ASK organisatrice. Dans la saison il sera organisé une finale nationale/ Championnat de France qui aura lieu à **Lavelanet les 21 et 22 septembre 2013** (sous réserve de modification). Les organisateurs se réservent le droit d'inviter des pilotes étrangers à participer à la finale.

## **ARTICLE 9 : DOTATION**

A l'issue de la finale, une remise des prix d'une valeur de 15 000 Euros minimum, sera organisée. Une partie de la dotation sera tirée au sort entre les participants présents à la remise des prix.

## **ARTICLE 10 : SAISIE**

A la suite d'un rapport fait par le responsable technique de la manifestation, le collège des commissaires sportifs pourra saisir le matériel incriminé pour expertise par le constructeur. A la suite de cette procédure, il ne pourra être réclamé aux organisateurs du Challenge X30 ou à la FFSA, pour aucun motif que ce soit, le remboursement de frais ou de dommages et intérêts, ni même une quelconque indemnisation. Pour toute saisie, le règlement sportif FFSA sera appliqué.

## **ARTICLE 11 : RECLAMATIONS**

Tout concurrent régulièrement engagé dans le Challenge X30 a le droit de porter réclamation. Celle-ci doit être formulée par écrit. Pour toute réclamation, le règlement sportif FFSA sera appliqué.

## **ARTICLE 12 :**

La société ALPHA KARTING, organisatrice du Challenge X30, se réserve le droit de modifier ou d'annuler un ou plusieurs articles du règlement, après accord de la FFSA, si des raisons majeures l'imposent. Seul l'organisateur du Challenge X30 est habilité à communiquer ces modifications ou annulations.

## **ARTICLE 13 :**

L'organisation des courses de Clubs et de CRK est placée sous la responsabilité des ASK organisatrices, sous l'égide de la FFSA.

## **ARTICLE 14 :**

Tout ce qui n'est pas autorisé dans le présent règlement et dans les règlements sportifs de la FFSA est interdit.

## **ARTICLE 15 :**

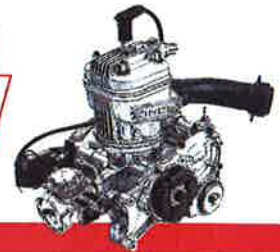
Le fait de s'engager dans le Challenge X30 implique l'acceptation et l'application pleines et entières du présent règlement.



## CALENDRIER DES COURSES 2013

---

- *Championnats de ligues dans les CRK (qualification pour le Championnat de France)*
- *Trophée KART-MAG* *Date et circuit à définir*
- *Toutes les courses amicales ayant inscrits une ou les catégories du Challenge X30, dans leur manifestation*
- *Championnat de France X30* *21 et 22 septembre 2013, Lavelanet*



## REGLEMENT TECHNIQUE CATEGORIE X30 Access

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 Access du Challenge 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 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.
- Arbre arrière, en acier magnétique, de diamètre maximum 50 mm, plein ou creux.
- Deux ou trois paliers à billes acier (céramique interdit).
- Freins mécaniques ou hydrauliques homologués CIK et/ou conformes aux normes FFSA ou CIK, uniquement sur l'arbre arrière.
- Tous types de freins avant interdits.
- 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 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**

Le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 150 kg minimum, à tout moment de la course.

### **ARTICLE 4 : PNEUMATIQUES**

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

### **ARTICLE 5 : MOTEUR**

Le moteur PARILLA X30J 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 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.

**F. F. S. A.**

PERMIS D'ORGANISATION

N° CIK 2

DATE 12/12/2012

### **TABLEAU DES DIAGRAMMES et VOLUMES :**

	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 contrôlée avec le calibre IAME code ATT-025/1 et pourra être comparée à une culasse étalon. 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) doit être, en tout point, de 0.9 mm minimum. La bague 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. Seule l'utilisation d'un seul joint d'origine de 0.4 mm est autorisé, l'empilage de joints 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 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.

## **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 0.21 mm minimum) sont autorisés. Interdiction de modifier la forme originale.

## **ARTICLE 13 : CARBURATEUR**

Seul le carburateur de marque TRYTON, modèle HB27C, ventury Ø 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 (indice d'octane 95 ou 98 délivrés à la pompe). En cas d'échange de carburant, l'organisateur fournira du 98 sans plomb uniquement. Pour toutes les courses, pour les mélanges de carburants, ne doivent être utilisées que des huiles agréées par la CIK/FIA, suivant la liste publiée chaque année, et ce pour toutes les catégories. (Article 10.6 du règlement technique national FFSA).

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

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

## **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 de 12 V, de dimensions identiques à l'origine (Lxlxh : 151x65x94 mm), 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**

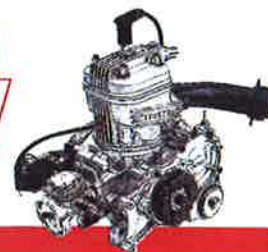
Marque NGK, de référence B9EG, BR9EG, B10EG, BR10EG, BR10EIX.

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



# Challenge X30 IAME

www.X30.fr



Agrément en cours

## **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 aucunes modifications de structure ou de dimension et installé en permanence sur le pot d'échappement. Pipe spécifique X30J pour catégorie X30 Access avec bride. 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.

## **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 Challenge X 30 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.

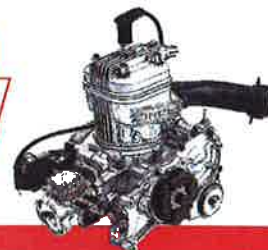
## **ARTICLE 22 : RECLAMATIONS**

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 Challenge X30 si des raisons majeures l'imposent, après accord de la FFSA.



## REGLEMENT TECHNIQUE CATEGORIE X30 Premium

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 réglementaire 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 Premium du Challenge 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 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.
- Arbre arrière, en acier magnétique, de diamètre maximum 50 mm, plein ou creux.
- Deux ou trois paliers à billes acier (céramique interdit).
- Freins mécaniques ou 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 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.

**F. F. S. A.**  
PERMIS D'ORGANISATION

N° ...*CK2*...  
DATE ...*12/12/2012*...

### ARTICLE 3 : POIDS

Classement X30 Premium : le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 162 kg minimum, à tout moment de la course.

Classement 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 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 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 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
ECHAPPEMENT	177,5° Maximum
TRANSFERT TT	129° Maximum
TRANSFERTS LATERAUX	128° Maximum
VOLUME DE CHAMBRE DE COMBUSTION	9,7cc Minimum avec insert



# Challenge X30 IAME

www.X30.fr



Agrément en cours

## **ARTICLE 6 : CULASSE**

La culasse doit rester strictement d'origine. La forme de la chambre de combustion pourra être contrôlée avec le calibre IAME code ATT-025/1 et pourra être 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 bague 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. Seule l'utilisation d'un seul joint d'origine de 0.4 mm est autorisé, l'empilage de joints 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 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.

## **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 0.21 mm minimum) sont autorisés. Interdiction de modifier la forme originale.**

## **ARTICLE 13 : CARBURATEUR**

Seul le carburateur de marque TRYTON, modèle HB27C, ventury Ø 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 (indice d'octane 95 ou 98 délivrés à la pompe). En cas d'échange de carburant, l'organisateur fournira du 98 sans plomb uniquement. Pour toutes les courses, pour les mélanges de carburants, ne doivent être utilisées que des huiles agréées par la CIK/FIA, suivant la liste publiée chaque année, et ce pour toutes les catégories. (Article 10.6 du règlement technique national FFSA).

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

Un récupérateur d'huile doit obligatoirement être installé sur le châssis et branché à l'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 de 12 V, de dimensions identiques à l'origine (LxIxH : 151x65x94 mm), 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**

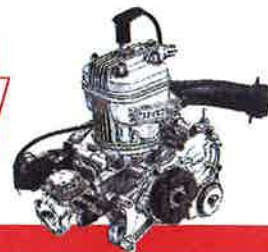
Marque NGK, de référence B9EG, BR9EG, B10EG, BR10EG, BR10EIX.

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



# Challenge X30 IAME

www.X30.fr



Agrément en cours

## **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 aucunes 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.

## **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 Challenge X 30 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 Challenge X30 si des raisons majeures l'imposent, après accord de la FFSA.

## 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.

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 SHIFTER du Challenge 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 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 bon 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 (céramique interdit).
- Freins hydrauliques homologués CIK et/ou conformes aux normes FFSA ou CIK, agissant sur les roues avant et arrières, type KZ.
- 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 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 180 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 4.20 x 5 – AR : 11 x 6.00 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). 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 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 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.

**F. F. S. A.**

PERMIS D'ORGANISATION

N° CK 2

DATE 12/12/2012

**TABLEAU DES DIAGRAMMES et VOLUMES :**

	PARILLA X30 SHIFTER
ECHAPPEMENT - E	195° ±2°
BOOSTERS - F	186° ±2°
TRANSFERTS TT - I	127.5° ±3°
TRANSFERT LATERAUX - G	130° ±2°
TRANSFERT LATERAUX - H	128° ±2°
VOLUME DE CHAMBRE DE COMBUSTION	13cc Minimum avec insert

## **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**

Tous les éléments de la boîte à vitesse et système sélecteur doivent être strictement d'origine constructeur. Tout traitement thermique ou de surface est interdit. Les rapports de transmission doivent être strictement d'origine et conformes à la liste figurant sur la fiche d'homologation. Le contrôle des rapports de transmission doit être effectué selon les directives données dans l'Article 12 du Règlement Technique CIK.

Seuls les pignons d'origine IAME Z15, Z16, Z17, Z18, Z19 et Z20 sont autorisés.

## **ARTICLE 10 : ROULEMENTS**

A cage acier, cage plastique, à billes acier, à rouleaux acier ou à aiguille 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**

Seuls les clapets en fibre de carbone, marqués et d'origine IAME (épaisseur mini 0.30 mm) sont autorisés. Interdiction de modifier la forme originale.

## **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 VSH30CS. 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 ou le RR, modèle Nox .

## **ARTICLE 15 : CARBURANT, LUBRIFIANT, RESERVOIR**

Seuls sont autorisés les carburants en vente commerciale courante (indice d'octane 95 ou 98 délivrés à la pompe). En cas d'échange de carburant, l'organisateur fournira du 98 sans plomb uniquement

Pour toutes les courses, pour les mélanges de carburants, ne doivent être utilisées, que des huiles agréées par la CIK/FIA, suivant la liste publiée chaque année, et ce pour toutes les catégories. (Article 10.6 du règlement technique national FFSA).

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

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

## **ARTICLE 16 : ALLUMAGE**

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

Le boîtier électronique, type Z1, est seul autorisé et 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.

La batterie de 12 V de dimensions identiques à l'origine (Lxlxh : 151x65x94 mm), doit dans tous les cas rester branchée au système d'allumage.

## **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**

Marque NGK, de référence B10EG, BR10EG, BR10EIX, B11EG, B105EGV, B11EGV.

Les bougies doivent rester strictement d'origine sans aucune retouche, montées avec le joint d'étanchéité d'origine. L'isolant ne doit pas dépasser du culot de la bougie. Longueur hors tout du culot : 18,5 mm maxi.

#### **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 les silencieux d'échappement Elto Racing Hom. FIK 1041300/09S ou MC Racing Hom CSAI 1041695/12 conformes à la fiche technique sont autorisés, sans aucune modification de structure ou de dimension. Dans tous les cas, le système d'échappement doit satisfaire au contrôle sonométrique. Le montage du silencieux est obligatoire pour tout roulage.

#### **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 peut l'empêcher de fonctionner correctement. En cas de défaillance, constatée par un commissaire technique, 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.

Le comité d'organisation du Challenge X 30 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 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**

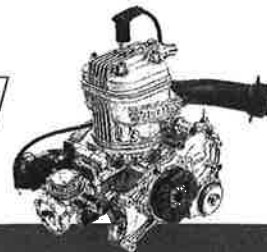
Le présent règlement pourra être modifié à tout moment par le comité d'organisation du Challenge X30 si des raisons majeures l'imposent, après accord de la FFSA.



# Challenge X30 IAME

www.X30.fr

Agrément FFSA en cours



## DESCRIPTIF : PARILLA X30J 125cc RL TaG

Veillez trouver ci-dessous la fiche descriptive du Moteur PARILLA X30J 125cc RL, qui présente les caractéristiques suivantes :

- Moteur 125cc à embrayage
- Refroidissement par eau
- Arbre d'équilibrage intégré
- Chargeur de batterie Intégré
- Faisceau électrique simplifié et rationnel
- Limiteur de régime à 16 000 tr/min
- Carburateur TRYTON Classique à 2 vis H + L

**F. F. S. A.**

PERMIS D'ORGANISATION

N° ...*(K2)*...

DATE ...*12/12/2012*...

### Caractéristiques du moteur :

- Cycle : OTTO / 2 temps
- Cylindrée d'origine : 123.67cc
- Alésage d'origine : Ø 54.00 mm
- Alésage max. théorique : Ø 54.28 mm
- Course : 54.00 mm
- Lubrification : mélange huile/essence
- Alimentation : à clapets
- Carburateur : à membrane, TRYTON HOBBY Ø26 (27/C)
- Refroidissement : à eau
- Allumage : digital avec rotor interne
- Recharge batterie : par générateur intégré
- Démarrage électrique : 12V / 0.30 kW
- Embrayage : automatique, centrifuge, à sec
- Echappement : pipe avec réducteur Ø29 mm maxi.

### Limites d'utilisation :

- Nombre de tours max : 16 000 trs/min (avec limiteur de tours)
- Température mini eau : 45 °C
- Température maxi eau : 65 °C

### ATTENTION :

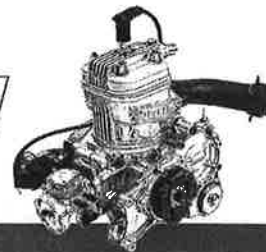
**Ne jamais dépasser les limites d'utilisations indiquées ci-dessus. La IAME S.p.a. ne répond pas des dégâts causés au moteur et provoqués par une utilisation au-delà des limites imposées.**



# Challenge X30 IAME

www.X30.fr

Agrément FFSA en cours



## DESCRIPTIF : PARILLA X30 125cc RL TaG

Veillez trouver ci-dessous la fiche descriptive du Moteur PARILLA X30 125cc RL, qui présente les caractéristiques suivantes :

- Moteur 125cc à embrayage
- Refroidissement par eau
- Arbre d'équilibrage intégré
- Chargeur de batterie Intégré
- Faisceau électrique simplifié et rationnel
- Limiteur de régime à 16 000 tr/min
- Carburateur TRYTON Classique à 2 vis H + L

**F. F. S. A.**

PERMIS D'ORGANISATION

N° CK2

DATE 12/12/2018

### Caractéristiques du moteur :

- Cycle : OTTO / 2 temps
- Cylindrée d'origine : 123.67cc
- Alésage d'origine : Ø 54.00 mm
- Alésage max. théorique : Ø 54.28 mm
- Course : 54.00 mm
- Lubrification : mélange huile/essence
- Alimentation : à clapets
- Carburateur : à membrane, TRYTON HOBBY Ø26 (27/C)
- Refroidissement : à eau
- Allumage : digital avec rotor interne
- Recharge batterie : par générateur intégré
- Démarrage électrique : 12V / 0.30 kW
- Embrayage : automatique, centrifuge, à sec

### Limites d'utilisation :

- Nombre de tours max : 16 000 trs/min (avec limiteur de tours)
- Température mini eau : 45 °C
- Température maxi eau : 65 °C

### ATTENTION :

**Ne jamais dépasser les limites d'utilisations indiquées ci-dessus. La IAME S.p.a. ne répond pas des dégâts causés au moteur et provoqués par une utilisation au-delà des limites imposées.**

## **DESCRIPTIF : PARILLA X30 SHIFTER 125cc TaG**

Veillez trouver ci-dessous la fiche descriptive du Moteur PARILLA X30 SHIFTER 125cc, qui présente les caractéristiques suivantes :

- Moteur 125cc à boîte de vitesse
- Refroidissement par eau
- Boîte 6 vitesses
- Chargeur de batterie Intégré
- Faisceau électrique simplifié et rationnel
- Limiteur de régime boîtier type Z
- Carburateur Dell'Orto VHSH 30

**F. F. S. A.**

PERMIS D'ORGANISATION

N° ...*662*.....

DATE ...*12/12/2012*...

### **Caractéristiques du moteur :**

- Cycle : OTTO / 2 temps
- Cylindrée d'origine : 124.08cc
- Alésage d'origine : Ø 53.89 mm
- Alésage max. théorique : Ø 54.08 mm
- Course : 54.40 mm
- Lubrification : mélange huile/essence
- Alimentation : à clapets
- Carburateur : Dell'Orto VHSH 30 avec pompe à essence
- Refroidissement : à eau
- Allumage : digital avec rotor interne
- Recharge batterie : par générateur intégré
- Démarrage électrique : 12V / 0.30 kW
- Embrayage : à sec, 6 disques lisses + 6 disques garnis

### **Limites d'utilisation :**

- Nombre de tours max : 14 500 trs/min (avec limiteur de tours)
- Température mini eau : 45 °C
- Température maxi eau : 65 °C

### **ATTENTION :**

**Ne jamais dépasser les limites d'utilisations indiquées ci-dessus. La IAME S.p.a. ne répond pas des dégâts causés au moteur et provoqués par une utilisation au-delà des limites imposées.**

# RESPONSABLES 2013 PAR CRK

Liste non exhaustive, susceptible de compléments ou modifications  
Coordinateur Général : **Patrice SABATIER**

## **CRK AQUITAINE :**

BC KARTING  
AQUITAINE RACING SERVICE  
OF COURSE

M. BLANQUIOT G  
M. LABARTHE L  
M. FEVRES

## **CRK AUVERGNE :**

JUNIOR KART TEAM  
MP KART

M. GERVAL  
M. PESCE

## **CRK BOURGOGNE FRANCHE COMTE**

JURACING KART  
KCM

M. POBELLE Ph  
M. MARCHANDISE

## **CRK BRETAGNE PAYS DE LOIRE**

ANCENIS KARTING  
WERNERT KART

M. GOMMENDY  
M. WERNERT

## **CRK CHAMPAGNE ARDENNES**

DB  
AUTO PIECES BMA

M. BRUHAMMER D  
M. BORGES

## **CRK CENTRE**

Atelier GASSIN  
GO KART

M. GASSIN E  
M. GOMMENDY

## **CRK P.A.C.A**

STK  
SRP KARTING  
SC MOTORSPORT DEVELOPPEMENT  
KARTING VALLEE DE L' ARC

M. CARANTA JL  
M. RICARD S  
M. CLARETON S  
M. RIVALS

## **CRK ILE DE FRANCE**

CEDINAP  
MGT MRT  
KARTSHOP

M. SEMINGER T  
M. GATTI J.L  
M. CHEVALIER F.

## **CRK LANGUEDOC ROUSSILLON**

ALPHA Karting  
TIP TOP DIFFUSION  
NOWA Kart

M. SABATIER P  
M. BIETTE  
M. DUBOIS

## **CRK ALSACE LORRAINE**

BRAUN RACING  
KART SHOP 67  
AK COMPETITION

M. BRAUN  
M. MATTER E  
M. DERUE M

**CRK MIDI PYRENEES**

MB  
INTEGRAL  
OKS

M. MARTY B  
M. PINEL  
M. ESTRE

**CRK NORMANDIE**

ATELIER DU KARTING

M. MALAIS

**CRK NORD PICARDIE**

KLL  
LKR

M. LYPS  
M. LAMBERT

**CRK POITOU CHARENTE LIMOUSIN**

ATELIER AUNIS SAINT ONGE  
PRO RACING  
SAINTES KARTING

M. HUGUET  
M. MOYEN  
M. AMBROISE

**CRK RHONE ALPES**

LAUMATEC  
LVR  
AIP

M. MAZIERE L  
M. VEVE  
M. AGUAZINI

**CRK REUNION**

KARTING ANIMATION LOISIRS LOCATION  
TCM

M. KICHENAMA  
M. PAYET

**CRK GUYANE**

GUYANE CLIMATISATION

M. CARASSO

**CRK GUADELOUPE**

MOMO Karting

M. LUISSIN