

IAME

The heart of kart

REGLEMENT TECHNIQUE

« TROPHEE INTERNATIONAL BRUNO GRANA 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.

ARTICLE 1 : CHASSIS AUTORISES

Sont autorisés dans le " TROPHEE INTERNATIONAL BRUNO GRANA 2009", les châssis homologués aux normes CIK, proposés au catalogue des constructeurs, conformes à l'article 2.

ARTICLE 2 : DEFINITION DES CHASSIS

Les châssis doivent répondre aux règles suivantes:

- Châssis aux normes CIK avec homologation en cours de validité, 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 50mm, plein ou creux.
- Deux ou trois paliers.
- Les châssis devront être munis d'une protection arrière plastique homologuée CIK.
- L'utilisation d'un pare-chaîne de type "carter fermé" est obligatoire
- Freins mécaniques ou hydrauliques homologués CIK.
- Pontons, nassau panel, spoiler conformes aux normes CIK.
- Les plaques numéros seront de couleur jaune et les chiffres de couleur noire.

Les pilotes participants au " TROPHEE INTERNATIONAL BRUNO GRANA 2009" s'engagent à apposer la publicité des sponsors du " TROPHEE INTERNATIONAL BRUNO GRANA 2009", suivant le programme fourni directement par la IAME Spa.

Les règles prescrites par la CIK (Groupe 2) sont strictement d'application pour tout point non repris dans le paragraphe CHASSIS (dont à l' Article 2 ci-dessus).

- 1 -



ARTICLE 3 : POIDS

Le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 165 Kg minimum, à tout moment de la course.

Dans la catégorie X30 Gentleman (Pilote de + de 32 ans ou de plus de 80 kg), le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 170 Kg minimum, à tout moment de la course.

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.

- Chaque pilote pourra utiliser 2 trains de pneus Slick, pour toute la durée du meeting et ce, à partir de la séance de qualification chronométrée.
- Chaque pilote pourra utiliser 2 trains de pneus pluie, pour toute la durée du meeting et ce, à partir de la séance de qualification chronométrée.
- Un système de parc fermé sera institué pour le contrôle et la distribution des pneus.

ARTICLE 5 : MOTEUR

Le seul moteur autorisé est le moteur IAME PARILLA X30 125-RL TaG original et strictement conforme à la fiche constructeur (caractéristiques techniques, cotes, poids, diagrammes avec l'application des tolérances constructeur portées sur cette fiche).

Deux moteurs par pilote et par épreuve sont autorisés.

Les moteurs devront être munis de leurs numéros de série d'origine.

L'apport, le retrait et les déplacements de matière sont interdits. Toutes les pièces internes ou externes du moteur, devront être d'origine, montées dans le même sens et au même nombre que le montage de l'usine. Elles devront en outre avoir la fonction pour laquelle elles ont été conçues.

Pour conserver une fiabilité exceptionnelle, toute préparation est interdite : Les valeurs maximum ou minimum autorisées seront mesurées selon la méthode du règlement karting de la CIK. La méthode de contrôle pour le volume culasse est la méthode A, décrite dans le règlement technique CIK. A tout moment, les commissaires auront le droit de remplacer un élément ou un accessoire quelconque sur le moteur.

- 2 -



TABLEAU DES DIAGRAMMES :

	PARILLA X30	
ECHAPPEMENT	177,5 ° Maximum	
TRANSFERT TT	129° Maximum	
TRANSFERTS LATERAUX	128° Maximum	
VOLUME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION	9,7cc Minimum	avec insert CIK

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 14 x 1,25 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 le piston et la culasse) doit être, en tout point, de 0.9mm minimum. La baguette d'étain pour mesurer le "squish" doit avoir un diamètre de 1,5 mm. La seule méthode reconnue valide pour mesurer le squish, est celle adoptée par la CIK.

ARTICLE 7 : CYLINDRE

D'origine. Tout polissage, sablage, ébavurage ou ajustage sont interdits. Tout traitement thermique ou de surface interdit. Réglage des diagrammes par les seuls joints d'embase. Les seuls joints de cylindre autorisés sont ceux identiques aux joints d'origine (0.40mm et 0.20mm). Cependant, une tolérance de - 0.05mm est admise en fonction de la variation d'épaisseur. Un seul joint est autorisé. Tout joint de culasse est interdit.

ARTICLE 8 : CARTER, VILEBREQUIN, BIELLE, MANETON

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

- 3 -



IAME

The heart of kart

ARTICLE 9 : ROULEMENTS

A cage acier, cage plastique. Seuls les roulements de vilebrequin (6206 C4) et de contre-balancier (C6202 C4 et C6005 C4) strictement d'origine sont autorisés. Les roulements à contact oblique sont interdits. Seuls les roulements à bille avec billes en acier sont autorisés.

ARTICLE 10 : PISTON , SEGMENT, AXE

D'origine, sans retouches, conformes à la fiche technique.

ARTICLE 11 : BOITE A CLAPETS

D'origine non retouchée. Surfaçage plans de joints interdit. Vis libres. Couvercle de boîte d'origine et sans retouches. Siège du carburateur strictement d'origine.

ARTICLE 12 : CLAPETS

Epaisseur des clapets de 0.21mm minimum, exclusivement d'origine IAME. 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 HB27-C. Seuls les accessoires livrés d'origine avec le carburateur sont autorisés, en ce exceptés : le ressort de tarage du pointeau, les membranes et joints de membranes qui devront être de même couleur et de même épaisseur que ceux d'origine, ainsi que le kit pointeau qui pourra être remplacé par le modèle Tillotson 233-710 utilisé avec ou sans rondelle d'étanchéité. La position du carburateur (pompe à essence dessus ou dessous) est libre.

La boîte à air doit être identique au modèle livré d'origine avec le moteur (même marque, même modèle, même référence, avec tube d'aspiration d'un diamètre intérieur de 22mm), les grilles de protection sont quant à elles facultatives.

Le raccord en caoutchouc reliant la boîte à air au carburateur devra être conforme à celui décrit dans la fiche d'homologation et monté comme sur celle-ci (partie longue à l'intérieur, partie courte à l'extérieur).

Tous les systèmes d'injection et/ou de pulvérisation sont interdits.

- 4 -



IAME

The heart of kart

ARTICLE 14 : CARBURANT, LUBRIFIANT, RESERVOIR

Seuls sont autorisés les carburants en vente commerciale courante (délivrés à la pompe). Le distributeur désigné pour la fourniture obligatoire du carburant sera défini par règlement spécifique de l'organisateur de l'épreuve. Le numéro d'octanes sera 98, là où c'est possible, ou, 95 dans les autres cas. Le carburant ne devra contenir aucun autre additif que le lubrifiant.

Les lubrifiants homologués CIK sont les seuls autorisés.

Le réservoir doit être extractible et avoir une contenance de 5 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: EMBRAYAGE

L'embrayage du moteur doit s'opérer à 4000 Trs/min. maximum et provoquer l'avancement du kart, pilote à bord.

Chaque pilote sera responsable de l'état des garnitures d'embrayage et de la propreté des parties soumises au frottement, de la cloche d'embrayage, car le fonctionnement correct de l'embrayage pourra être contrôlé à tout moment du meeting et même après l'arrivée.

ARTICLE 16: ALLUMAGE

Seuls les allumages **d'origine** homologués, sans transformation, soit **l'allumage digital SELETTRA et l'allumage Digital PVL** sont autorisés. L'allumage devra rester strictement d'origine et pourra être échangé en tout ou en partie avant le départ sans que l'organisateur ne puisse être tenu responsable d'une quelconque panne survenant suite à l'utilisation de son matériel échangé.

Seuls les **boîtiers électroniques type "C" (16000 Trs/min.)** sont autorisés.

Toute intervention effectuée sur les fixations du stator est interdite, ainsi que toute modification de la forme ou de l'épaisseur de la clavette de référence du rotor, tout comme les modifications effectuées sur les relatives rainures sur le rotor et le vilebrequin.

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

Le boîtier électronique doit impérativement avoir la face portant les inscriptions visible sans démontage de celui-ci et non recouvert de scotch ou autre masquant les inscriptions.

- 5 -



ARTICLE 17 : BOUGIE

Marque libre, une seule électrode externe, cotes identiques à la bougie d'origine, montée avec le joint d'étanchéité. La sonde de température bougie est autorisée, et, si son épaisseur est d'au moins 1.20mm, elle pourra remplacer la rondelle d'étanchéité de la bougie.

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 (matériel magnétique) ou de dimension. Sur la pipe d'échappement, seul est autorisé le perçage et la soudure pour installer une sonde de température. Dans tous les cas, le système d'échappement doit satisfaire au contrôle phonométrique. Seule la longueur du flexible d'échappement pourra faire l'objet de modification.

ARTICLE 19 : REFROIDISSEMENT

Le système de refroidissement doit être dans sa configuration d'origine: un seul radiateur, une seule pompe à eau simple (une seule entrée, une seule sortie). Les thermostats simples ou by-pass d'origine IAME sont les seuls autorisés et sont facultatifs. Seule l'eau servira de liquide de refroidissement, sans aucun additif.

Seuls les radiateurs d'origine IAME T-8000A et T-8000B 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, d'origine à bord, doit être monté avec tous ses composants et correctement connecté. Seule une éventuelle défaillance mécanique ou électrique doit l'empêcher de fonctionner correctement (exemple: casse d'un charbon de démarreur).

ARTICLE 21 : PIGNONS

Seuls les pignons IAME Z10, Z11 et Z12 sont autorisés.

- 6 -



IAME

The heart of kart

ARTICLE 22 : CONTROLES

Le contrôle technique des moteurs sera effectué conjointement par les commissaires techniques de la Fédération et un délégué de l'importateur IAME Spa désigné au préalable.

La comparaison avec un moteur étalon sera l'élément définitif probant en cas de doute sur la conformité d'un moteur vérifié lors d'une épreuve.

ARTICLE 23 : RECLAMATIONS

Pour tout litige, le pilote pourra porter réclamation selon les règles édictées par la fédération du pays dans lequel l'épreuve se déroule. En aucun cas, une réclamation ou un appel ne pourra suspendre un déclassement pour non-conformité technique.

ARTICLE 24 : MODIFICATIONS AU REGLEMENT

Dans un souci de bon fonctionnement du " TROPHEE INTERNATIONAL BRUNO GRANA 2009" ou/et en cas de force majeure, la IAME spa se réserve le droit de modifier tout point du règlement technique à quelque moment que ce soit.

circuitinternationallavelanet

Version du 22 février 2009

- 7 -



Via Lisbona, 15 - 24040 Zingonia (BG) - ITALY - P. IVA 01254850165
Tel. +39 035.883022 - Fax +39 035.885744 - www.iame.it - info@iame.it