

REGLEMENT TECHNIQUE

CHAMPIONNAT KART TROPHY 2019



Article 1

Classification et Définitions

1.1) CLASSIFICATION

Catégories et Groupes

Les karts utilisés en compétition du Championnat National Tunisia Kart Trophy 2019 sont répartis dans les Groupes et Catégories suivants :

Groupe 1 :

- 2-temps 125cc Senior Championnat Officiel (à partir de 18ans + 1 JOUR)
- 2-temps 125cc OPEN Junior Championnat Officiel (entre 13 ans+1 JOUR à 18ans)

1.2) DÉFINITIONS

Les définitions et abréviations indiquées ci-après seront adoptées dans le Règlement et ses Annexes, ainsi que dans tous les Règlements Particuliers, et seront d'un emploi général.

DC : Directeur de Course

CS : Commissaire Sportif

CT : Commissaire Technique

1.2.1 – Généralités

1.2.1.1 – Définition d'un Kart

Un kart est un véhicule terrestre monoplace, sans toit ni habitacle, sans suspension, avec ou sans carrosserie, équipé de 4 roues non alignées qui sont en contact avec le sol, dont les 2 avant assurent la conduite et les 2 arrière, reliées par un essieu monobloc, la locomotion.

Les parties principales sont le châssis (carrosserie comprise), les pneumatiques et le moteur.

1.2.1.2 – Acquisition de données

Tout système, à mémoire ou non, installé sur un kart, permettant au Pilote, pendant ou après la course, de lire, indiquer, acquérir, enregistrer, informer, transmettre toute information.

1.2.1.3 – Télémétrie

Transmission de données entre un kart en mouvement et une entité extérieure.

1.2.1.4 – Parties mécaniques

Toutes celles nécessaires à la propulsion, la direction et le freinage, ainsi que tout accessoire, mobile ou non, nécessaire à leur fonctionnement normal.

1.2.1.5 – Pièce d'origine ou de série

Pièce ayant subi toutes les phases de fabrication prévues et effectuées par le Constructeur du matériel considéré, et montée sur le kart à l'origine.

1.2.1.6 – Composite

Matériau formé de plusieurs composants distincts dont l'association confère à l'ensemble des propriétés qu'aucun des composants pris séparément ne possède.

1.2.1.7 – Maximum

Valeur la plus grande atteinte par une quantité variable ; limite supérieure.

1.2.1.8 – Minimum

Valeur la plus petite atteinte par une quantité variable ; limite inférieure.

1.2.2 – Châssis

Structure d'ensemble du kart qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de ladite structure.

1.2.2.1 – Cadre

Partie porteuse, principale et monobloc du châssis, recevant les pièces principales et auxiliaires.

1.2.3 – Moteur

Les moteurs autorisés : pour le championnat SENIOR

Rotax max EVO 125cc 30 CV a 11.500 rpm

Rotax max 125cc 28.5 CV a 11.500 rpm

Lame X30 120cc 30cv a 11.250 IAME X30125cc

Les moteurs autorisés : pour le championnat OPEN JUNIOR

Rotax max EVO 125cc 30 CV a 11.500 rpm

Rotax max 125cc 28.5 CV a 11.500 rpm

Iame X30 125cc 30cv a 11.250

TM ancien modèle

VORTEX ancien modèle

Moteur 100cc

1.2.3.1 – Cylindrée

Volume V engendré dans le(s) cylindre(s) moteur(s) par le déplacement ascendant ou descendant du ou des piston(s).
Ce volume est exprimé en centimètres cubes et, pour tous les calculs concernant la cylindrée des moteurs, le nombre « pi » sera pris forfaitairement à 3,1416. Soit pi :4 égale 0.7854

$$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$$

avec : d = alésage ; l = course ; n = nombre de cylindres.

1.2.5 – Réservoir de carburant

Toute capacité contenant du carburant susceptible de s'écouler vers le moteur.
Réservoir strictement d'origine (réservoir en fibre interdit)

1.2.6 – Roue

Elle est définie par la jante avec pneumatique et sert à la conduite ou la propulsion du kart.

Article 2

Prescriptions Générales

2.1) GÉNÉRALITÉS

2.1.1 – Le kart et toutes les modifications doivent se conformer au règlement spécifique du Groupe et/ou de la Catégorie dans lequel/laquelle le kart est engagé, ou aux Prescriptions Générales ci-dessous.

2.1.2 – Application des Prescriptions Générales

Les présentes Prescriptions Générales s'appliquent à tous les Groupes et Catégories dans l'hypothèse où ceux-ci ne font pas l'objet de dispositions spécifiques.

2.1.3 – Il est du devoir de chaque Concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que son kart est en conformité avec le Règlement dans son intégralité à tout moment de l'épreuve.

2.1.4 – Modifications

Toute modification est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité décidées par la CIK-FIA. Par modification, on comprend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine homologuées représentées sur la Fiche d'Homologation.

De plus, toute modification ou tout montage ayant pour conséquence d'altérer une valeur réglementaire ou son contrôle est présumée frauduleuse et est donc interdite.

2.1.5 – Addition de matériau et de pièces

Toute addition ou fixation de matériau ou de pièces est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité décidées par la CIK-FIA. Du matériau retiré ne pourra pas être réutilisé. La remise en état de la géométrie du cadre, suite à un accident, est permise par addition des matériaux nécessaires à la réparation (métal d'apport pour soudure, etc.) ; les autres pièces qui seraient usées ou endommagées ne pourront pas être réparées par addition ou fixation de matériau, à moins qu'un article du présent Règlement ne l'autorise par exception.

2.2) KART

2.2.1 – Exigences générales

2.2.1.1 – Un kart est composé du châssis-cadre (avec ou sans carrosserie), des pneus et du moteur. Il doit remplir les conditions générales suivantes :

2.2.1.2 – Position de conduite : sur le siège, les pieds vers l'avant.

2.2.1.3 – Nombre de roues : 4.

2.2.1.4 – Matériel : l'utilisation de titane sur le châssis est interdite.

2.3) CHÂSSIS

2.3.1 – Description des pièces d'équipement

Il est composé des :

a) châssis-cadre

b) pièces principales du châssis

c) pièces auxiliaires du châssis : afin de rendre le kart plus solide, des tubes et des profils (pièces auxiliaires) spéciaux peuvent être montés. Cependant, ils ne doivent pas représenter un risque pour la sécurité du Pilote et des autres Concurrents.

2.3.2 – Modifications et identification

Toute modification du châssis homologué est autorisée, à l'exception des :

- indications portées sur la Fiche d'Homologation,
- indications mentionnées dans le Règlement Technique.

2.3.3 – Châssis-cadre

Tous les modèles aux normes CIK (Tonykart, Birel , CRG, Sodi, Alpha...)

2.3.3.1 – Fonction

- Il constitue surtout l'élément porteur principal du véhicule.

- Il sert de connexion rigide des parties principales correspondantes du châssis et à l'incorporation des pièces auxiliaires.
- Il donne au kart la résistance nécessaire aux charges éventuelles survenant lorsqu'il est en marche.

2.3.3.2 – Description

Le châssis-cadre est la partie centrale et portante de tout le kart. Il doit être suffisamment résistant pour pouvoir absorber les charges produites lorsque le véhicule est en marche.

2.3.4 – Pièces principales du châssis

2.3.4.1 – Fonction

Transmission des forces de la piste au châssis-cadre par le seul intermédiaire des pneus.

2.3.4.2 – Description

Toutes les parties transmettant les forces de la piste au châssis-cadre par le seul intermédiaire des pneus :

- jantes avec support
- essieu arrière
- fusée d'essieu
- axes-pivots
- supports de l'essieu avant et de l'essieu arrière.
- Si existant es, pièces de connexion avant et arrière.

NB :

Matériel : l'utilisation de titane sur le châssis est interdite

2.3.4.3 – Exigences

Toutes les pièces principales du châssis doivent être solidement fixées les unes aux autres ou au châssis-cadre.

Une construction rigide est nécessaire, pas d'articulations (mobile dans 1, 2 ou 3 axes).

Des connexions articulées ne sont admises que pour le support conventionnel de la fusée d'essieu et pour la direction. Tout autre dispositif ayant la fonction d'articulation en 1, 2 ou 3 axes est interdit.

Tout dispositif amortisseur hydraulique ou pneumatique contre les oscillations est interdit.

L'arbre arrière (essieu) doit avoir un diamètre extérieur maximum de 50 mm et une épaisseur de paroi minimum en tout point de 1,9 mm.

2.3.5 – Pièces auxiliaires du châssis

2.3.5.1 – Fonction

À l'exception des pièces principales du châssis, il s'agit de tous les éléments contribuant au bon fonctionnement du kart, ainsi que tout dispositif facultatif, pourvu qu'il soit en conformité avec le Règlement.

Les pièces auxiliaires ne doivent pas avoir pour fonction de transmettre les forces de la piste au châssis-cadre.

2.3.5.2 – Description

Fixation des freins, du moteur, de l'échappement, du silencieux d'échappement, du (ou des) radiateur(s), de la direction, du siège, des pédales, des pare-chocs et du silencieux d'admission :

- lest
- tous dispositifs et articulations
- toutes les plaques et tous les ressorts
- autres points de fixation
- tubes et sections de renfort.

2.3.5.3 – Exigences

Les pièces auxiliaires doivent être solidement fixées. Des connexions flexibles sont admises.

Tous les éléments contribuant au fonctionnement normal du kart doivent être en conformité avec le Règlement.

Ces pièces doivent être montées de façon à ne pas se détacher pendant la marche du kart.

2.4) PARE-CHOCS

Ce sont des protections obligatoires avant, arrière et latérales. Ces pare-chocs doivent être en acier.

2.4.1 - Pare-chocs avant

* Elle est obligatoire, pour toutes les catégories

2.4.2 - Protection des roues arrière

* Elle est obligatoire, pour toutes les catégories

* Il n'est pas permis de modifier le châssis pour monter la protection arrière

* La protection arrière doit être en plastique de type monobloc creux et ne doit présenter aucun danger pour la sécurité. La structure doit en outre être en plastique coulé sans garniture de mousse et l'épaisseur de la paroi doit être constante afin que sa résistance soit uniforme.

* Elle ne doit à aucun moment être située au-dessus du plan passant par le haut des pneus arrière.

* La(les) surface(s) de la protection arrière doit(vent) être uniforme(s) et lisse(s) ; la protection arrière ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux nécessaires à sa fixation et/ou présents lors de l'homologation. Dans toutes conditions, la protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des roues arrière.

2.4.3 - Pare-chocs latéraux

* Elle est obligatoire, pour toutes les catégories

2.5 - Carénage avant

* À aucun moment il ne doit être situé au-dessus du plan passant par le haut des roues avant.

* Il ne doit pas comporter de bords tranchants.

* Il doit avoir une largeur de 1 000 mm minimum et, au maximum, la largeur extérieure du train avant.

* Écart maximum entre les roues avant et l'arrière du carénage : 150 mm.

* Porte-à-faux avant : 650 mm maximum.

* Le carénage doit comporter sur sa face avant une surface verticale (dans une tolérance de +/- 5° par rapport à un plan vertical théorique) de 80 mm de haut au minimum et de 300 mm de long au minimum située immédiatement au-dessus de la garde au sol.

* Le carénage ne doit pas pouvoir retenir eau, gravier ou toute autre substance

2.6) TRANSMISSION

Devra toujours s'effectuer sur les roues arrière. La méthode est libre, mais tout type de différentiel **est interdit**, que ce soit par l'essieu, le moyeu de la roue ou par tout autre moyen.

Tout dispositif de lubrification de la chaîne est interdit,

2.7) PARE-CHAÎNE / COURROIE

Dans toutes les catégories à prise directe, elle est obligatoire et doit constituer une protection efficace au-dessus et des deux côtés de la chaîne et des pignons exposés et se prolonger au minimum jusqu'au plan inférieur de l'essieu arrière.

2.8) SUSPENSION

Tout dispositif de suspension, élastique ou articulé, est interdit.

Les dispositifs d'amortisseurs hydrauliques, pneumatiques ou mécaniques sont interdits sur tout le kart.

2.9) FREINS

Tout le système de freinage doit être d'origine et homologué par le constructeur.

Le freinage est assuré par un disque arrière

Freins mécaniques: (si un câble est utilisé, il doit avoir un diamètre minimum de 1,8 mm et être bloqué avec un serre-câble de type serrage à plat).

Les freins avant sont facultatifs

2.10) DIRECTION

Doit être commandée par un volant doté d'une jante ininterrompue dont la forme de base ne comporte aucun angle rentrant.

Les tiers supérieur et inférieur de la circonférence peuvent être rectilignes ou avoir un rayon différent de celui du reste du volant. Tout dispositif monté sur le volant ne doit pas dépasser de plus de 20 mm le plan passant par le dessus du volant et ne doit pas présenter d'arêtes vives

Toute commande souple par câble ou par chaîne est interdite.

Tous les éléments de la direction doivent comporter un système de fixation offrant une sécurité maximale (écrous goupillés, matés ou autobloquants).

La colonne de direction doit avoir un diamètre minimum de 18 mm et une épaisseur de paroi minimum de 1,8 mm.

Elle doit être montée avec un système de clips de sécurité pour l'écrou de retenue du palier inférieur.

Pour toutes les catégories, la colonne de direction doit être en acier magnétique.

2.11) SIÈGE

Le siège du Pilote doit être conçu de telle manière que le Pilote soit efficacement calé, afin d'éviter tout glissement vers l'avant ou sur les côtés dans les virages et lors du freinage.

2.12) PÉDALES

Les pédales, quelle que soit leur position, ne devront jamais dépasser le châssis, pare-chocs compris. Les pédales devront être placées en avant du maître-cylindre.

2.13) ACCÉLÉRATEUR

L'accélérateur doit être actionné par pédale, celle-ci devant être munie d'un ressort de rappel. Une liaison mécanique entre la pédale et le carburateur est obligatoire.

2.14) Carburateurs et conduit d'admission

Tout système d'injection est interdit. La pulvérisation de produits autres que le carburant est interdite.

Carburateurs doit être origine du moteur

2.15) ÉCHAPPEMENT

Dans toutes les catégories est obligatoire, l'échappement devra s'effectuer derrière le Pilote et ne pas se produire à une hauteur supérieure à 45 cm par rapport au sol.

Il est interdit de faire passer l'échappement, de quelque façon que ce soit, par l'avant et par le plan où s'inscrit le Pilote assis dans sa position normale de conduite.

2.16) RÉSERVOIR DE CARBURANT

Il doit être fixé solidement au châssis et conçu de telle sorte que, soit par lui-même, soit par des tubulures de raccordement (lesquelles doivent être en matière souple), il ne présente aucun risque de fuite en cours d'épreuve. Une fixation rapide au châssis est fortement recommandée. Le réservoir ne doit en aucune façon constituer un appendice aérodynamique. Il ne doit alimenter le moteur qu'à la pression atmosphérique normale (cela signifie que, hormis la pompe à essence se trouvant entre le réservoir et le carburateur, tout principe ou système, mécanique ou non, pouvant agir sur la pression interne du réservoir est interdit).

Il doit obligatoirement être situé entre les tubes principaux du châssis-cadre, à l'avant du siège et à l'arrière de l'axe de rotation des roues avant.

Sa contenance doit obligatoirement être de 8 litres minimum.

2.17) Spoiler

Spoiler arrière obligatoire dans toutes les catégories

2.18 – Carburant

Les exigences précisées dans la présente réglementation ont pour but d'assurer l'utilisation de carburants principalement composés d'éléments que l'on trouve normalement dans des carburants commerciaux et d'interdire l'utilisation de composés chimiques spécifiques ou additifs pouvant augmenter la puissance.

2.19) BATTERIE

Seules les batteries étanches sans liquide (sans maintenance) sont autorisées pour alimenter exclusivement le démarreur et, l'allumage et la pompe à eau. Elles doivent être placées à l'intérieur du périmètre du châssis et être fixées mécaniquement au châssis-cadre.

2.19) Pneumatiques

Pneus strictement d'origine (VEGA, BRIDGESTONE, LECONT, DUNLOP...)

Pneus slick autorisé (Nombre de sets de pneus slick autorisé libre par saison)

1 set de pneus pluie obligatoire