



SINGLE-MAKE ENGINES ALLOCATED TO THE DRIVERS BY DRAWING LOTS

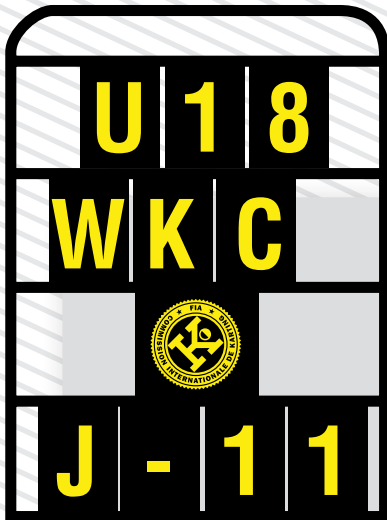
The most groundbreaking – and almost revolutionary – element of the new CIK-FIA “U18” World Championship is undoubtedly the single-engine type which has been designated further to a tender procedure, and the principle of allocating the engines to the participants by drawing lots.

Designating single-equipment is indeed not new within the framework of the CIK-FIA Championships. Since 2001, it is common practice for the international sporting body to select for its own Championships single-suppliers for equipment such as tyres, carburettors or fuel. Other FIA Championships have recourse to tenders, in Formula One, the WRC, the WTCC, Formula 3 or GT. And this is also practised by the FIM (International Motorcycle Federation), which recently launched the Moto GP2 concept. This is clearly the most efficient way of reaching the aims of radical cost reduction and of promotion of equal opportunities.

For the first time at the CIK-FIA, the principle is extended to engines, but in the exclusive context of the “U18” World Championship and Academy Trophy. The technical emulation between engine Manufacturers is maintained in all the other CIK-FIA competitions, in KF, KZ and Superkart.

Four engine Manufacturers (IAME, Maxter, Parolin and TM) had made a bid for the tender issued by the FIA, and in December 2009 the members of the FIA World Motor Sport Council retained Parolin’s proposal as the engine supply conditions perfectly complied with the aim of mastering budgets: in effect, as tyre Manufacturers have done for several years, Parolin places his engines on a free basis at the disposal of every Driver in the World Championship events! And these exceptional conditions will not be applied only in 2010 as the contract signed between the FIA and Parolin concerns three years.

The list of requirements for the engines supplied for the CIK-FIA “U18” World Championship was meant to be close to the current homologations and regulations. The idea was to adopt an engine homologated for KF4, with a few adjustments either from the KF2 regulations in view of gaining performance (maximum engine speed extended to 15,000 rpm) or specific to the “U18” Championship. Among these specificities, let us mention the full sealing of the engine and carburettor (the set-ups of which will be predefined by Parolin), the feeding with “E10” bio-fuel, the adoption of an additional exhaust silencer in order to reduce noise pollution, and the absence of any exhaust valve. Although the removal of this “power valve” can be penalising at low engine speed, it will be partly compensated by the adoption of a float-chamber carburettor (instead of the membrane carburettor used in KF2), which will mainly result in a neat increase in reliability.



DES MOTEURS DE MARQUE UNIQUE, TIRÉS AU SORT POUR ATTRIBUTION AUX PILOTES

L'élément le plus novateur – et quasiment révolutionnaire – du nouveau Championnat du Monde « M18 » de la CIK-FIA est sans aucun doute la motorisation unique qui a été désignée à la suite d'une procédure d'appel d'offres et le principe d'attribution par tirage au sort des moteurs aux participants.

La désignation de matériel unique n'est certes pas nouvelle dans le cadre des Championnats de la CIK-FIA. Depuis 2001, il est courant que l'instance sportive internationale sélectionne pour ses propres Championnats des fournisseurs uniques pour des équipements tels que les pneumatiques, les carburateurs ou le carburant. D'autres Championnats de la FIA ont recours aux appels d'offres, que ce soit en Formule 1, en WRC, en WTCC, en Formule 3 ou en GT. Et la FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) n'est pas en reste, elle qui a récemment lancé le concept de Moto GP2. Il s'agit incontestablement du moyen le plus efficace pour atteindre les objectifs de réduction radicale des coûts et de promotion de l'égalité des chances.

Pour la première fois à la CIK-FIA, le principe est appliqué aux moteurs, mais dans le seul cadre du Mondial « M18 » et du Trophée Académie. L'émulation technique entre les Motoristes est maintenue dans toutes les autres compétitions de la CIK-FIA, en KF, comme en KZ et Superkart.

Quatre Motoristes (IAME, Maxter, Parolin et TM) avaient répondu à l'appel d'offres lancé par la FIA et en décembre 2009, les membres du Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA ont retenu la proposition de Parolin, dont les conditions de livraison des moteurs cadraient parfaitement avec l'objectif de maîtrise des budgets: en effet, comme les Manufacturiers de pneumatiques ont pris l'habitude de la pratiquer depuis plusieurs années, Parolin met gratuitement ses moteurs à disposition de tous les Pilotes lors des épreuves du Championnat du Monde ! Et ces conditions exceptionnelles ne s'appliqueront pas qu'en 2010 puisque le contrat passé entre la FIA et Parolin court sur trois années.

Le cahier des charges des moteurs à livrer pour le Championnat du Monde « M18 » de la CIK-FIA se voulait proche des homologations et réglementations en cours. L'idée a été d'adopter un moteur homologué pour la KF4, avec quelques ajustements puisés dans la réglementation de la KF2 à des fins de performances (régime moteur maxi porté à 15 000 t/min) ou spécifiques au Championnat « M18 ». Parmi ces spécificités, citons le plombage complet du moteur et du carburateur (dont les réglages seront prédéfinis par Parolin), l'alimentation par un biocarburant « E10 », l'adoption d'un silencieux additionnel d'échappement pour réduire les nuisances sonores et l'absence de valve à l'échappement. Si le retrait de cette « power valve » peut être pénalisant à bas régime, il sera en partie compensé par l'adoption d'un carburateur à cuve (en lieu et place du carburateur à membrane utilisé en KF2) et se traduira surtout par un net gain en fiabilité.