



COMMISSION INTERNATIONALE
DE KARTING - FIA



CONDITIONS APPLICABLE TO THE CONTRACT
TO SUPPLY THE TYRES USED
IN THE 2008 CIK-FIA CHAMPIONSHIPS

PREAMBLE

The CIK- FIA's objective is to select an exclusive supplier of tyres whose task it will be to ensure the production and delivery of the tyres while respecting the conditions set out below.

Only tenderers who are in possession of a homologation issued by the CIK-FIA for the seasons 2008-2010, who have sufficient financial resources, an adequate level of experience and the appropriate personnel for this kind of activity are invited to submit a tender.

The CIK-FIA reserves the right to make amendments to this document at any time and to issue a new invitation to tender.

Each tenderer guarantees that all the information given in his tender is correct and that he will notify the FIA of any change that may have an effect on his tender.

18 October 2007
26 November 2007
28 November 2007
10 December 2007

issuing of the invitation to tender
deadline for submitting tenders
opening of the tenders
decision as to the selection

GENERAL PART

1. DEFINITIONS

In this invitation to tender, the following terms must be understood as follows:

1.1 CHAMPIONSHIPS means the 2008 following CIK-FIA Championships, namely:

- *The CIK-FIA World Cup for KF2, the CIK-FIA European Championship for KF2, the CIK-FIA Viking Trophy for KF2*
- *The CIK-FIA World Cup for KZ1, the CIK-FIA European Championship for KZ1*
- *The CIK-FIA European Championship for KF3, the CIK-FIA Viking Trophy for KF3, the CIK-FIA Monaco Kart Cup for KF3*
- *The CIK-FIA European Championship for KZ2, the CIK-FIA Viking Trophy for KZ2*

These CHAMPIONSHIPS are governed by:

- the International Sporting Code and the Appendices thereto,
- the General Prescriptions applicable to all 2008 CIK-FIA Championships,
- SPORTING REGULATIONS
- TECHNICAL REGULATIONS
- TYRE DISTRIBUTION RULES

This combined set of texts constitutes the legal, administrative and technical framework of the CHAMPIONSHIPS and the conditions set forth therein shall have binding force and prevail among the parties to the contract.

1.2 The SPORTING REGULATIONS (see 2008 draft, **Appendix I**) means the specific sporting regulations applicable to each Championship, Cup and Trophy, as published and amended periodically by the COORDINATOR in accordance with its statutes and regulations.

1.3 The TECHNICAL REGULATIONS (see 2008 draft, **Appendix II**) means the Technical Regulations applicable to each Championship, Cup and Trophy, as published and amended periodically by the COORDINATOR in accordance with its statutes and regulations.

1.4 The TYRE DISTRIBUTION RULES (see 2008 draft, **Appendix III**) means the rules on distributing the TYRES, as published and amended periodically by the COORDINATOR in accordance with its statutes and regulations.

1.5 The COORDINATOR means the COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING-FIA (CIK-FIA) which organises the CHAMPIONSHIPS.

1.6 The COMPETITORS means the racing teams that have been accepted by the COORDINATOR to take part in the CHAMPIONSHIPS.

1.7 The MANUFACTURER means the supplier of TYRES, holding a homologation issued by the CIK-FIA, which tenders and, having been selected by the COORDINATOR, becomes party to the contract.

1.8 The PRODUCTION SITE means the factory which will produce all the TYRES sold over the duration of the CONTRACT that will result from this tendering procedure, in order to guarantee a strictly uniform quality of manufacture.

1.9 TYRES shall have the same meaning as that term when used in the SPORTING AND TECHNICAL REGULATIONS.

1.10 EVENT means any event forming part of the CHAMPIONSHIPS entered on the CIK-FIA International Sporting Calendar, commencing at the scheduled time for scrutineering and sporting checks and including all practice, qualifying and the race itself, and ending at the latest at the deadline for the lodging of a protest under the terms of the FIA International Sporting Code.

1.11 The SUPPLY CONDITIONS means the conditions under which the MANUFACTURER shall supply the TYRES to the COMPETITORS.

1.12 The SUPPLY AGREEMENT means the agreements between the MANUFACTURER and the COMPETITORS setting out the terms and conditions under which the MANUFACTURER will supply the TYRES, including any terms (whether in the same or other documents, whether orally agreed or whether applied in practice) which COMPETITORS are required or invited to comply with as a precondition to receiving the TYRES or any associated support or information.

A model draft of the SUPPLY AGREEMENT will be appended to the CONTRACT.

1.13 The TECHNICAL DEPARTMENT means the technical department appointed by the COORDINATOR to carry out all technical checks and controls.

1.14 The CONTRACT means the TYRE supply contract to be signed between the MANUFACTURER and the COORDINATOR upon completion of this tendering procedure.

The CONTRACT will contain, inter alia, the minimum terms and conditions relating to the supply of TYRES set out in this invitation to tender.

It will be a term of the CONTRACT that the CONTRACT may not be assigned or transferred under any circumstances whatsoever without the express agreement of the COORDINATOR

1.15 The TENDERER means any person or entity making a bid subsequent to this invitation to tender.

2. INVITATION TO TENDER

2.1 TENDERERS are hereby invited to submit a bid for the CONTRACT to become the exclusive supplier of the TYRES to be used by the COMPETITORS in the CHAMPIONSHIPS.

2.2 Bids must be submitted in accordance with the procedure set out in Section 6 below.

2.3 Only bids which are capable of meeting the TECHNICAL CONDITIONS set out in Section 10 will be considered.

2.4 Bids must include evidence that the TENDERER will, if selected, be covered by an Insurance Policy and a Performance Guarantee which meet the terms described in Sections 3 and 4 below before entering into the CONTRACT.

2.5 A MANUFACTURER or MANUFACTURERS wishing to tender may do so for one or several categories in the CHAMPIONSHIPS from among the following:

- *The CIK-FIA World Cup for KF2, the CIK-FIA European Championship for KF2, the CIK-FIA Viking Trophy for KF2*
- *The CIK-FIA World Cup for KZ1, the CIK-FIA European Championship for KZ1*
- *The CIK-FIA European Championship for KF3, the CIK-FIA Viking Trophy for KF3, the CIK-FIA Monaco Kart Cup for KF3*
- *The CIK-FIA European Championship for KZ2, the CIK-FIA Viking Trophy for KZ2*

In any case, the COORDINATOR will examine the tenders received, reserving the possibility of selecting different MANUFACTURERS for each of the CHAMPIONSHIP categories featured in this invitation to tender.

3. INSURANCE POLICY

3.1 The MANUFACTURER shall contract an insurance policy with a top-ranking international insurance company for the duration of the CONTRACT. This insurance policy must provide a guaranteed minimum cover of 1,000,000 (one million) euros.

3.2 The insurance cover shall:

i) cover all risks relating to the breaching of any of the MANUFACTURER's obligations arising from the CONTRACT, and in particular:

- the supplying of a faulty product
- failure to supply,

ii) cover specifically the supplying of the product within the framework of the CHAMPIONSHIP,

iii) include the COORDINATOR as mutually insured beneficiary.

3.3 The insurance cover shall guarantee the solvency of the MANUFACTURER in the event that the MANUFACTURER is required to make a payment (whether in damages or otherwise) to any third party or the COORDINATOR for any breach of the MANUFACTURER's legal or contractual obligations, including any payment or compensation that might arise from any flaws in the MANUFACTURER's product or from the MANUFACTURER's negligence.

4. PERFORMANCE GUARANTEE

4.1 If the MANUFACTURER is unable to fulfil one of its obligations arising from the CONTRACT, such as being unable to meet the demand of the COMPETITORS because of an insufficient production capacity considering the number of COMPETITORS entered in the CHAMPIONSHIP, the MANUFACTURER shall be liable for all costs, damages, legal expenses, etc., which this failure to supply has entailed.

4.2 Therefore, at the time the CONTRACT is entered into, the MANUFACTURER shall present a first demand bank guarantee covering its liability for any breach of the CONTRACT, in particular, but not solely, in the event that it fails to supply the quantity of TYRES required for the COMPETITORS entered in the CHAMPIONSHIP. This guarantee shall be for a minimum of 100,000 (one hundred thousand) euros.

4.3 The CONTRACT shall contain the following clause releasing the MANUFACTURER from liability if such failure to supply is due to a force majeure event:

“In the event that the MANUFACTURER is unable to supply the quantities of TYRES required for the competitions in accordance with the provisions of this CONTRACT, the MANUFACTURER shall not be liable if such failure to supply is due to a force majeure event, such as war, insurrection, earthquake, riot, or depletion of stocks of raw materials, if such depletion affects all the companies which are rivals of the MANUFACTURER and blocks the entire industrial production of racing TYRES.

Depletion of stocks of raw materials which does not affect the entire TYRE manufacturing industry shall not be considered a force majeure event. Strikes and other social strife or problems which prevent manufacture of the TYRES in the factories of the MANUFACTURER are also not considered to be force majeure events.”

4.4 No occurrence other than the force majeure events referred to above shall release the MANUFACTURER from liability in case of failure to supply or of supplying defective tyres.

The MANUFACTURER may under no circumstances free itself in any way from the responsibility incumbent upon it as the supplier of TYRES.

No clause exempting the MANUFACTURER from liability towards the COMPETITORS, the COORDINATOR or third parties, whether in the CONTRACT that will result from this invitation to tender or in the SUPPLY AGREEMENT that will be signed between the MANUFACTURER and the COMPETITORS, will therefore be conceivable.

4.5 The guarantee must be in a form that allows the COORDINATOR to enforce and call upon that guarantee with its first demand by sending a fax to the guarantor, indicating the contractual or other breach which has arisen and which justifies enforcement of the guarantee, without the need for any substantiation or further justification of such demand and without any further judicial or administrative formalities (see standard form of the fax in **Appendix IV**).

4.6 Upon receipt of the said fax and without the right to dispute or question the justification for the demand, the guarantor shall be obligated to release the guarantee amount to the COORDINATOR.

4.7 The enforcement by the COORDINATOR of the first demand guarantee given by the MANUFACTURER's bank shall not itself lead to the presumption that the MANUFACTURER is ultimately responsible for the breach of obligations identified by the COORDINATOR, in whole or in part. The MANUFACTURER shall retain the right, if it deems this necessary to defend its interests, to lay any dispute before any courts having appropriate jurisdiction. However, this right shall only be exercised after the guarantee payment has been released to the COORDINATOR and shall not entitle the MANUFACTURER to seek to prevent the payment of the guarantee amount if that amount has been demanded in accordance with the terms hereof.

4.8 If a competent court makes a final determination which is not subject to appeal or has not been appealed by the COORDINATOR within 6 months, that the MANUFACTURER had not breached its obligations, then the COORDINATOR shall reimburse all or part of the amount paid under the guarantee as appropriate.

4.9 The COORDINATOR may call upon and enforce the first demand guarantee referred to above, once for full payment or several times for partial payment, up to a total maximum of 100,000 (one hundred thousand) euros.

4.10 The first demand guarantee shall:

- enter into force at the latest on the day of execution of the CONTRACT and shall remain in full force and effect for the entire term of the CONTRACT and six months thereafter. An original signed guarantee will be provided to the COORDINATOR upon execution of the CONTRACT;
- provide that the FIA may terminate the CONTRACT immediately if a call or series of calls is or are made on the guarantee and the MANUFACTURER fails to replenish the guarantee to 100,000 (one hundred thousand) euros within thirty days following such calls.

4.11 The first demand guarantee is a payment obligation and not a collection obligation, and it shall not be affected in any way by the absence of any action on the part of the COORDINATOR to obtain payment from the guarantor.

5. GOVERNING LAW AND LANGUAGE

5.1 All documents in connection with this invitation to tender shall be drafted in both French and English. The language which shall prevail for the interpretation of the provisions of the CONTRACT will be determined according to the selected supplier.

5.2. The governing law shall be French law and it shall apply to this invitation to tender, as well as to the CONTRACT.

5.3 The Court having jurisdiction to settle any dispute which may arise between the COORDINATOR and the MANUFACTURER shall be the Tribunal de Grande Instance de Paris, France.

6. TENDERS

6.1 Tenders must be submitted in a closed and sealed envelope addressed to Maître JAQUIERY, Huissier de justice, 6, Place des Eaux-Vives – 1207 Geneva – Switzerland (phone number: +41.22.849.59.49) no later than **26 November 2007**.

The TENDERER is requested to send **four copies of his tender**.

Two sets (one set equals four TYRES) **per type of TYRE (“dry” and “wet”)** must be sent in a closed and sealed packet to the following address, to arrive no later than midnight on **26 November 2007: Commission Internationale de Karting - FIA, 2 Chemin de Blandonnet, 1215 Genève 15, Switzerland.**

A receipt will be issued to the TENDERER at his request and shall serve as an acknowledgement of receipt.

6.2 Any packet received after this date shall not be opened and shall be sent back to the sender.

Tenders received at the Huissier's office shall immediately be placed by him in an envelope and sealed.

6.3 On **28 November 2007**, Maître JAQUIERY shall present all the sealed envelopes to the COORDINATOR and shall open them during a public meeting.

Each TENDERER may attend the opening of the envelopes and may personally verify that the seals of each envelope are firmly secure prior to their official opening.

6.4 The selected TENDERER shall be informed by fax no later than 10 December 2007.

6.5 The COORDINATOR has taken reasonable care to ensure that this invitation to tender is accurate in all material respects. This invitation to tender is provided solely by way of explanation of the TYRE supply conditions and neither the COORDINATOR, nor any of its representatives or employees, make any representation or warranty, or accept any responsibilities for the accuracy or completeness of any of the information contained in this invitation to tender; nor shall they be liable for any loss or damage suffered by any TENDERER in reliance on this invitation to tender or any subsequent communication.

6.6 The COORDINATOR reserves the right to change any aspect of this invitation to tender at any time, to issue an amended invitation to tender or to provide the TENDERERS with clarification in relation to the content of the invitation to tender and the proposed procedure. Such change, amendment or clarification may be provided by the COORDINATOR in such form as the COORDINATOR considers appropriate.

6.7 Nothing in this invitation to tender nor any communication made by the COORDINATOR or its representatives or employees shall constitute a contract between the COORDINATOR and any prospective TENDERER. The COORDINATOR shall be under no obligation to accept any tender submitted in response to this invitation to tender if, in the sole discretion of the COORDINATOR, the COORDINATOR considers that no tender meets with the COORDINATOR's criteria for the supplying of TYRES.

6.8 Each TENDERER will be required to warrant to the COORDINATOR that the information contained in its tender shall not be false or misleading and that if, following submission of the tender, there is any change in the TENDERER's circumstances which may adversely affect such information, the TENDERER shall promptly notify the COORDINATOR in writing, setting out the relevant details in full. If the COORDINATOR considers that any TENDERER is, or is likely to be, in breach of this warranty, the COORDINATOR shall (without prejudice to its rights and/or remedies arising under law) be entitled to withdraw from any cooperation with the TENDERER.

6.9 Each TENDERER must undertake to strictly observe all regulations and provisions that apply to the CHAMPIONSHIPS as well as the COORDINATOR's specific instructions and all applicable national and international laws. Furthermore, each TENDERER shall expressly undertake in its tender to comply with the terms and conditions of this invitation to tender.

6.10 Each TENDERER is responsible for all costs, expenses and liabilities incurred in the preparation of its tender, including any responses to requests for further information by the COORDINATOR and any travel or negotiations with the COORDINATOR (whether or not the TENDERER is ultimately selected).

6.11 The COORDINATOR shall select the TENDERER(S) which, in the COORDINATOR's sole opinion, most closely satisfies/satisfy the scope of the task described. The TENDERER(S) shall, however, be bound under all circumstances to the tender submitted.

The COORDINATOR will not be required to give reasons for the acceptance or refusal of any particular tender.

6.12 The completion of the process of selection of one or more TENDERERS shall be entirely subject to the COORDINATOR and the TENDERER entering into the CONTRACT governing all reciprocal rights and obligations in detail, in accordance with the procedure.

6.13 A draft CONTRACT will be provided to the MANUFACTURER which reflects the terms agreed and required in this invitation to tender and the terms set out in the tender that is accepted. The MANUFACTURER has **10 days** counting from the notification of the draft CONTRACT in which to send any comments and to supply the documents necessary for the finalisation of the contract. No variation to the central terms or themes of this invitation to tender or the offer submitted will be permitted at this stage and the opportunity to comment will be provided only to allow technical amendments that are necessary to give the CONTRACT full force and effect. If this time limit is not respected, the COORDINATOR reserves the right to revise its position on the awarding of the CONTRACT resulting from the invitation to tender, and by submitting a tender the MANUFACTURER agrees that it waives all right of legal action in the event of such a review.

6.14 The CONTRACT may not be assigned or transferred under any circumstances whatsoever without the express agreement of the COORDINATOR.

7. ASSOCIATED RIGHTS

7.1 Subject to a firm and complete proposal by the MANUFACTURER relating to an advertising or promotional partnership with details of the figures involved (sponsorship contributions, any bonuses or premiums...) including significant advantages for the COMPETITORS and/or the CHAMPIONSHIPS, the COORDINATOR will grant the MANUFACTURER the right to describe itself (including in matters of advertising) as the official supplier to the CHAMPIONSHIP (or the direct equivalent in other languages) and to associate its trademark with the TYRES supplied.

7.2 The ASSOCIATED RIGHTS will expire at the same moment as the CONTRACT.

7.3 No description by the MANUFACTURER of this supply relationship or of this CONTRACT other than that described above will be tolerated.

7.4 The COORDINATOR shall reserve the right to demand the immediate withdrawal of any advertising it considers contrary to the CONTRACT, or to the reputation / interests of the CHAMPIONSHIP or indeed of motor sport in general.

7.5 Any advertising or promotional activity carried out within the framework of the ASSOCIATED RIGHTS shall be entirely at the MANUFACTURER's cost.

7.6 The granting of the ASSOCIATED RIGHTS shall not include the right to use any FIA logo or any part of its intellectual property (with the exception of the rights granted by virtue of the present article).

7.7 Although the CONTRACT does not prevent the MANUFACTURER from being party to such agreements at its own cost, to remove all ambiguity, the granting of the ASSOCIATED RIGHTS does not include any possibility of advertising or of promotion at the site of the EVENTS.

7.8 The ASSOCIATED RIGHTS shall not generate any right for the MANUFACTURER to associate its TYRES with any COMPETITOR or with an organiser. However, the present clause does not prevent commercial contracts from being concluded directly between the MANUFACTURER and certain COMPETITORS or organisers.

7.9 However, in order to ensure sporting equity between all the COMPETITORS, it is essential to ensure that the procedure according to which the TYRES will be delivered is identical and in particular that special supply conditions will not be implemented for COMPETITORS who may or may not conclude a private commercial agreement of some kind. In the light of the above, if any private commercial agreement is proposed or concluded between the MANUFACTURER and any COMPETITOR, such proposal or arrangement must not be linked to the SUPPLY AGREEMENT. Further, such agreements or their absence must not, in any way, confer the slightest competitive advantage or disadvantage whatsoever on a COMPETITOR. Each of the COMPETITORS must be free to choose whether or not to conclude such additional commercial agreements, and this choice shall have no effect on the rights of the COMPETITORS or on the possibility that is offered to them of benefiting to the full from a SUPPLY AGREEMENT.

7.10 If the CONTRACT is concluded between the COORDINATOR and the MANUFACTURER without the granting of the ASSOCIATED RIGHTS, the MANUFACTURER will be prohibited from doing any advertising unless it concludes an agreement with specific COMPETITORS and/or the organisers concerned, failing which the MANUFACTURER shall be limited to supplying TYRES for due consideration.

8. RELATIONS BETWEEN THE MANUFACTURER AND THE COMPETITORS

This invitation to tender does not govern the private relationship between the COMPETITORS and the MANUFACTURER.

Nevertheless, the MANUFACTURER undertakes to supply TYRES, during the period commencing with the date on which the entry list for the said CHAMPIONSHIPS is made official and ending on the closing date for the last event in the CHAMPIONSHIPS, to the COMPETITORS in the CHAMPIONSHIPS on the same conditions and at the same price for practice as for the race.

The solvency of the COMPETITORS is not in any way guaranteed by the CONTRACT which shall result from this invitation to tender.

9. SUPPLY CONDITIONS

9.1 Each TENDERER must describe in an appendix the specific SUPPLY CONDITIONS it is proposing and the characteristics of the TYRES it is proposing, it being understood that the deadline for the delivery of the TYRES for each event in the CHAMPIONSHIPS is the day before the day of the first non-qualifying practice.

The SUPPLY CONDITIONS must respect the absolute equality of all COMPETITORS and must define the price for supplying the TYRES for the 2008 season.

A single rate in euros, including all the relevant taxes that are applicable for all the destinations, must be proposed. This rate shall be the one proposed to the COMPETITORS throughout the 2008 season and may under no circumstances be increased, in the course of the season, by any other tax, delivery charges, exceptional charges, etc. **VAT (value added tax) cannot be charged to competitors who are exempt from it and who have supplied proof of this to the MANUFACTURER.**

A rate not including taxes must also be proposed.

9.2 Notwithstanding compliance with all the conditions set out in the present invitation to tender, each TENDERER must obligatorily fill in the form given in **Appendix VI** and enclose it with the tender.

9.3 The TYRES must be made available at the venue of each EVENT in the CHAMPIONSHIPS and for all the official test days.

9.4 The MANUFACTURER must be in a position to supply all the TYRES necessary for the EVENT (according to the TYRE DISTRIBUTION REGULATIONS) and to supply one set of "slick" TYRES and a minimum of one set of "wet weather" TYRES per COMPETITOR for the non-qualifying practice of the day, or the two days, preceding the EVENT. Any COMPETITOR wishing to use a larger number of "wet weather" TYRES for these non-qualifying practice sessions shall be obliged to order them from the MANUFACTURER beforehand.

The MANUFACTURER will provide the list of prices of the TYRES used and will be responsible for reclaiming used TYRES. All the COMPETITORS will have equal access to these services according to the broadest possible timetable (with no interruption of any kind) fixed (for the CHAMPIONSHIPS) by the COORDINATOR.

9.5 The MANUFACTURER shall provide the COORDINATOR with the standard SUPPLY AGREEMENT that it intends to submit to the COMPETITORS for approval. This document, as approved by the COORDINATOR will be appended to the CONTRACT.

Both the CONTRACT and any SUPPLY AGREEMENT shall specifically record that all terms (including any condition of access to TYRES, information or support that a COMPETITOR may find useful in order to compete, whether included in the CONTRACT and SUPPLY AGREEMENT, any other oral or written agreement or whether otherwise applied in practice) on which the TYRES are supplied and delivered shall be identical for all COMPETITORS. Any exceptions to this rule shall be subject to the express prior written approval of the COORDINATOR.

TECHNICAL PART

10. TECHNICAL CONDITIONS

10.1 The MANUFACTURER must supply TYRES that are in conformity with the TECHNICAL REGULATIONS.

The TENDERERS responding to this invitation to tender undertake to supply one type of “dry-weather” TYRE and one type of “wet-weather” TYRE that must be capable of covering a minimum of one hundred and fifty (150) kilometres, during the same EVENT, respecting absolutely the performance and safety conditions stipulated in the TECHNICAL REGULATIONS.

The TENDERER who replies to this invitation to tender undertakes to supply all the dry-weather TYRES intended for use in the EVENTS (including non-qualifying practice), with a specific means of identification, in the form of a bar code, for each tyre. These identification codes must be affixed to each TYRE during vulcanisation.

10.2 The quantity of TYRES necessary for the competition shall mean the quantity necessary for:

- all the COMPETITORS taking part in the CHAMPIONSHIPS
- all the events in the CHAMPIONSHIPS (see 2008 draft Calendar, **Appendix VI**).

The COORDINATOR is not in a position to indicate the number of TYRES to be supplied for the competition season which is the subject of this invitation to tender.

The TYRES must be available for the COMPETITORS on 1st February 2008 at the latest.

The entire production of TYRES to be used for the CHAMPIONSHIPS, which is the subject of this invitation to tender, must be of a strictly uniform quality throughout the CHAMPIONSHIPS.

11. DELIVERY OF THE TYRES

11.1 The MANUFACTURER must ensure the transportation and delivery of the TYRES to the site of the competition.

11.2 Concerning delivery, the MANUFACTURER must install a TYRE distribution centre in the paddock on the circuit of each EVENT in the CHAMPIONSHIPS. All COMPETITORS will have equal access to these distribution centres, without any discrimination of any kind.

12. TECHNICAL CONTROL

12.1 The tender must contain highly detailed technical documentation on all the qualities and specifications of the TYRES supplied in accordance with the rules set out in the TECHNICAL REGULATIONS.

12.2 The CONTRACT shall contain a clause organising the technical checks carried out on the samples (TYRES used by the COMPETITORS during the running of the EVENT concerned) taken during the EVENT. These checks shall be carried out by comparing the marketed TYRES with the samples taken.

13. MANUFACTURING CONDITIONS

The MANUFACTURER selected following this tendering procedure must present a detailed technical study for written approval and possible modifications according to the observations of the CIK-FIA TECHNICAL DEPARTMENT.

APPENDIX I

2008 Draft Sporting Regulations

CHAPITRE 3 : PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUES APPLICABLES À TOUS LES CHAMPIONNATS, COUPES ET TROPHÉES CIK-FIA DE KARTING

Dans le cadre des Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA de Karting, toutes les dispositions des Prescriptions Générales (Chapitre 2) s'appliquent et se trouvent complétées par les présentes Prescriptions Spécifiques.

Le contrôle et la bonne marche des Épreuves de Championnats CIK-FIA pour les véhicules dénommés «karts» devront être assurés dans chaque pays par l'Autorité Sportive Nationale («ASN») détenant le pouvoir sportif en vertu de son affiliation à la FIA.

La CIK-FIA organise les Championnats internationaux, ainsi que des Trophées et Coupes (ci-après dénommés «Championnats CIK-FIA») qui sont la propriété de la CIK-FIA. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisateur, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Championnat.

1 - Règlement

Dans le Règlement Sportif, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et n'ont pas d'autorité réglementaire.

2 - Organisation

Les Championnats CIK-FIA se déroulent en une seule ou plusieurs Épreuves.

3 - Karts admis

Ne peuvent être admis à une Épreuve de Championnat CIK-FIA que les karts conformes au Règlement Technique de Karting de la CIK-FIA.

4 - Inscription des Épreuves de Championnat CIK-FIA

A. Seule la FIA est habilitée à déterminer le calendrier des Épreuves des Championnats CIK-FIA et à en confier l'organisation aux ASN.

B. Seule la FIA est habilitée à accorder l'organisation d'un Championnat CIK-FIA à une ASN selon les règlements particuliers d'attribution.

C. Au cas où une ASN déléguerait son organisation à un tiers, l'ASN demeurerait responsable vis-à-vis de la CIK-FIA en ce qui concerne le respect de tous les règlements.

D. Les Championnats CIK-FIA ne peuvent se dérouler que sur un circuit homologué par la CIK-FIA, détenant une Licence circuit de degré A ou B (pour les circuits courts) ou une Licence circuit FIA de degré 1 à 4 (pour les circuits longs).

E. Toute candidature pour l'organisation d'une Épreuve devra parvenir au Secrétariat de la CIK-FIA au plus tard mi-mai de l'année précédant la date de l'Épreuve (excepté

CHAPTER 3: SPECIFIC PRESCRIPTIONS APPLICABLE TO ALL CIK-FIA KARTING CHAMPIONSHIPS, CUPS AND TROPHIES

Within the framework of the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, all provisions of the General Prescriptions (Chapter 2) are applied and are completed by these Specific Prescriptions.

The control and good running of the CIK-FIA Championship Events for vehicles called «karts» shall be ensured in each country by the National Sporting Authority («ASN») holding the sporting power in accordance with its FIA membership.

The CIK-FIA organises the international Championships, as well as Trophies and Cups (hereafter called «CIK-FIA Championships») which are the property of the CIK-FIA. All parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisers, Entrants and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Championship.

1 - Regulations

Headings in the Sporting Regulations are for ease of reference only and do not form part of these regulations.

2 - Organisation

The CIK-FIA Championships are held in either one or several Events.

3 - Eligible karts

Only karts complying with the Karting Technical Regulations may be accepted in a CIK-FIA Championship Event.

4 - Entry of CIK-FIA Championship Events

A. Only the FIA is entitled to determine the calendar of the CIK-FIA Championship Events and to entrust ASNs with their organisation.

B. Only the FIA is entitled to grant the organisation of a CIK-FIA Championship to an ASN in accordance with the specific awarding regulations.

C. Should an ASN delegate its organisation to a third party, the ASN would remain responsible vis-à-vis the CIK-FIA as regards the respect of all the regulations.

D. CIK-FIA Championships may be held only on circuits homologated by the CIK-FIA and holding a grade A or B circuit Licence (for short circuits) or a grade 1 to 4 FIA circuit Licence (for long circuits).

E. Any application for the organisation of an Event must reach the CIK-FIA Secretariat with a full dossier at the latest in mid May of the year before the date of the Event

pour les Épreuves sur circuits longs, dont les candidatures pourront être soumises en septembre), accompagnée d'un dossier complet.

F. Tous les Organismes d'Épreuves de Championnats CIK-FIA s'engagent à respecter tous les textes régissant le Championnat par le fait même d'organiser l'Épreuve.

G. Les Épreuves d'un même Championnat doivent être séparées par deux semaines au moins. La CIK-FIA se réserve le droit de réduire cet intervalle en raison de circonstances particulières.

H. Une participation minimale de 25 Pilotes par catégorie est fixée pour que le titre d'un Championnat CIK-FIA soit attribué. Un participant est un Pilote qui figure sur la Liste des Participants établie à l'issue des Vérifications Sportives et Techniques.

I. Toute ASN qui désire qu'une nouvelle Épreuve soit incluse dans un Championnat doit en aviser la CIK-FIA, qui désignera au moins un Observateur de la CIK-FIA devant être présent à l'Épreuve organisée dans le courant de l'année qui précède celle au cours de laquelle l'Épreuve doit être inscrite au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA.

5 - Déplacement ou annulation d'une Épreuve de Championnat CIK-FIA

A. Suite à tout déplacement ou annulation, la CIK-FIA pourra désigner une Épreuve de remplacement en choisissant parmi les Épreuves de réserve éventuelles.

B. Le déplacement ou l'annulation d'une Épreuve avec un préavis inférieur à trois mois pourra entraîner le refus d'inscription pour l'Épreuve ou d'une autre Épreuve proposée par l'ASN pour le Championnat de l'année suivante, sauf s'il s'agit d'un cas de force majeure admis par la CIK-FIA.

6 - Publication du Règlement Particulier

A. Un mois avant l'Épreuve, l'ASN organisatrice devra adresser à toutes les ASN participantes des copies du Règlement Particulier, qui devra préalablement être accepté par la CIK-FIA deux mois avant l'Épreuve.

B. Lorsque l'Organisateur enverra son Règlement Particulier à la CIK-FIA pour acceptation, il devra joindre obligatoirement son attestation d'assurance Responsabilité Civile couvrant l'ensemble du déroulement de la manifestation.

C. Les règlements seront publiés en français et en anglais; le cas échéant, ils pourront être traduits en d'autres langues.

7 - Délégués CIK-FIA

A. Pour chaque Épreuve, la CIK-FIA pourra désigner les délégués suivants:

- un Délégué Technique,
- un Délégué Médical,
- un Délégué Presse,
- un Délégué Sécurité,

(except for Events held on long circuits, which can be applied for in September).

F. All Organisers of CIK-FIA Championship Events undertake to respect all texts governing the Championship by the very fact of organising the Event.

G. Events of one and the same Championship must be separated by at least two weeks. The CIK-FIA reserves the right to reduce the interval according to particular circumstances.

H. A minimum participation of 25 Drivers per category is set for the awarding of a CIK-FIA Championship title. A participant is a Driver whose name appears on the List of Participants drawn up at the end of the Sporting Checks and Scrutineering.

I. Any ASN wishing a new Event to be included in a Championship must advise the CIK-FIA, which will appoint at least one CIK-FIA Observer, who must be present at the Event organised the year before that in which the Event is to be entered on the CIK-FIA International Sporting Calendar.

5 - Change of date or cancellation of a CIK-FIA Championship Event

A. The CIK-FIA may designate a replacement for a cancelled Event or for an Event the date of which has changed, by choosing among possible reserve Events.

B. The change of date or cancellation of an Event with less than three months notice may entail refusal of the entry of the Event or of any other Event proposed by the ASN for the Championship of the following year, except in cases of force majeure accepted by the CIK-FIA.

6 - Publication of the Supplementary Regulations

A. One month before the Event, the organising ASN shall send to all participating ASNs copies of the Supplementary Regulations, which must have previously been approved by the CIK-FIA two months before the Event.

B. When the Organiser sends his Supplementary Regulations to the CIK-FIA for approval, he must enclose his Civil Liability insurance certificate covering the entire meeting.

C. The regulations shall be published in French and in English; should the need arise, they can also be translated into other languages.

7 - CIK-FIA Delegates

A. For each Event the CIK-FIA may nominate the following delegates:

- a Technical Delegate,*
- a Medical Delegate,*
- a Press Delegate,*
- a Safety Delegate;*

- un Délégué Chronométrateur.

B. Le rôle des délégués de la CIK-FIA (excepté le Délégué Technique, qui est responsable du Contrôle Technique) est de superviser dans leurs fonctions les Officiels de l'Épreuve, de veiller à ce que tous les règlements régissant le Championnat soient respectés, de formuler les remarques qu'ils jugeraient nécessaires et de dresser tout rapport nécessaire concernant le déroulement de l'Épreuve dans leur champ de compétence.

8 - Officiels

Les Officiels suivants seront désignés par la CIK-FIA:
- deux Commissaires Sportifs internationaux, dont l'un sera nommé Président du Collège, de nationalité différente de celle de l'Organisateur, choisis parmi la liste des Commissaires Sportifs établie par la CIK-FIA.
- la CIK-FIA se réserve le droit de nommer également un Directeur d'Épreuve et un Observateur.

Les Officiels suivants seront désignés par l'ASN qui organise l'Épreuve ou délivre le permis pour l'Épreuve, et leurs noms seront communiqués à la CIK-FIA en même temps que le Règlement Particulier de l'Épreuve:

- un Commissaire Sportif choisi parmi les licenciés de l'ASN,
- un Commissaire Technique en chef,
- un Directeur de Course qui sera choisi parmi ceux admis par la CIK-FIA,
- un Directeur de Course adjoint,
- un Secrétaire de la manifestation,
- un Médecin en chef et un second médecin,
- un Chronométrateur en chef (seulement si un Délégué Chronométrateur n'est pas nommé par la CIK-FIA).

Le Directeur d'Épreuve, le Directeur de Course, le Délégué Technique, le Délégué Chronométrateur et les Commissaires Sportifs doivent être présents à l'Épreuve au plus tard une heure avant l'heure de clôture des Vérifications Sportives.

Le Directeur de Course doit se tenir à la Direction de Course et en contact avec tous les postes de Commissaires à tout moment lorsque les karts sont autorisés à rouler sur la piste. Le Président du Collège des Commissaires Sportifs, le Directeur d'Épreuve, le Directeur de Course et le Délégué Technique (ou à défaut, le Commissaire Technique en chef) doivent être en contact radio permanent.

9 - Acceptation des engagements des Pilotes

A. Les demandes d'engagement seront envoyées par les Concurrents, à l'adresse figurant sur les formulaires officiels imprimés et diffusés par la CIK-FIA, après que les Concurrents auront fait viser leur formulaire par leur ASN. Une inscription sans visa de l'ASN sera considérée comme nulle et non avenue. Sauf règlement particulier, les inscriptions seront clôturées au plus tard cinq semaines avant le déroulement de l'Épreuve ou l'ouverture du Championnat.

B. Le nombre total des engagés et le nombre d'engagés par ASN peuvent être limités (voir Prescriptions Spécifiques éventuelles contenues dans les Règlements Sportifs des Championnats CIK-FIA).

- a Timekeeping Delegate.

B. The role of the CIK-FIA delegates (except the Technical Delegate, who is responsible for Scrutineering) is to supervise the Officials of the Event in their duties, to see that all the regulations governing the Championship are respected, to make any comments they deem necessary and to draw up any necessary reports concerning the running of the Event in their field of competence.

8 - Officials

The following Officials will be appointed by the CIK-FIA:
- two international Stewards, one of whom will be nominated Chairman of the Panel, of a nationality different from that of the Organiser, chosen from the list of Stewards drawn up by the CIK-FIA.
- the CIK-FIA reserves the right also to appoint a Race Director and an Observer.

The following Officials will be appointed by the ASN organising the Event or delivering the permit to organise the Event, and their names will be sent to the CIK-FIA at the same time as the Supplementary Regulations of the Event:

- a Steward chosen from among the ASN's Licence-holders,
- a Chief Scrutineer,
- a Clerk of the Course chosen from those admitted by the CIK-FIA,
- a deputy Clerk of the Course,
- a Secretary of the meeting,
- a Chief Medical Officer and a second doctor,
- a Chief Timekeeper (only if a Timekeeping Delegate is not appointed by the CIK-FIA).

The Race Director, the Clerk of the Course, the Technical Delegate, the Timekeeping Delegate and the Stewards must be present at the Event at the latest one hour before the closing of the Sporting Checks.

The Clerk of the Course must stay at Race Control and be in contact with all Marshals' posts whenever karts are allowed to drive on the track. The Chairman of the Panel of Stewards, the Race Director, the Clerk of the Course and the Technical Delegate (or, failing that, the Chief Scrutineer) must be in permanent radio contact.

9 - Acceptation of Drivers' entries

A. Once Entrants have had their forms stamped by their ASNs, they shall send their entry applications to the address appearing on the official forms printed and issued by the CIK-FIA. An entry application without a visa from the ASN will be considered as null and void. Except in the case of specific regulations, entries will be closed at the latest five weeks before the Event is held or six weeks before the opening of the Championship.

B. The total number of entries and the number of entries per ASN may be limited (see possible Specific Prescriptions included in the Sporting Regulations of the CIK-FIA Championships).

C. Un Pilote pourra s'engager dans un seul Championnat au cas où plusieurs Championnats se courraient dans le cadre d'une même manifestation.

D. Aucun changement de Pilote ne sera admis après la clôture des inscriptions.

10 - Accès au Paddock

Dès leur arrivée et avant de pouvoir accéder au Paddock, les Concurrents et Concurrents/Pilotes engagés devront se présenter au Secrétariat de l'Organisateur pour leur identification.

Il leur sera remis:

- a) 1 laissez-passer Concurrent (si le Concurrent n'est pas le Pilote lui-même),
- b) 1 laissez-passer Pilote (par Pilote inscrit),
- c) 2 laissez-passer Mécanicien (par Pilote inscrit), dont un donnant accès aux Parcs d'Assistance,
- d) 2 laissez-passer Invité (par Pilote inscrit), donnant accès au Paddock,
- e) 1 laissez-passer Véhicule «Paddock» (par Concurrent inscrit),
- f) 1 laissez-passer Véhicule «non-Paddock» (par Concurrent inscrit si le Concurrent n'est pas le Pilote lui-même),
- g) 1 laissez-passer Véhicule «non-Paddock» (par Pilote inscrit).

h) Seuls les Concurrents engagés auront un espace attribué dans le Paddock (une surface gratuite par Pilote engagé de 6 x 8 m).

Les Concurrents ne pourront occuper que les emplacements de Paddock qui leur auront été attribués et qui auront été désignés par la CIK-FIA. Tout Concurrent ne respectant pas cette réglementation se verra expulsé du Paddock et exclu de l'Épreuve.

Aucune modification ne pourra être apportée au plan de Paddock établi par la CIK-FIA. L'Organisateur sera dans l'obligation de fournir le personnel nécessaire afin d'assurer le respect du plan du Paddock établi par la CIK-FIA dès l'instant où le Paddock sera ouvert aux Concurrents. Tous les accès à celui-ci devront être contrôlés dès l'instant où la manifestation commence.

L'Organisateur pourra délivrer des laissez-passer Visiteurs payants sur base d'un tarif maximum (40 Euros) déterminé par la CIK-FIA pour l'accès au Paddock, mais sans véhicule.

Toutes les personnes détenant une carte accréditive professionnelle «Trade CIK-FIA», une identification «Media CIK-FIA», un laissez-passer «Guest CIK-FIA» ou un laissez-passer «Official CIK-FIA» pour l'année en cours auront libre accès au Paddock, mais sans véhicule.

11 - Accès au Parc Assistance «Départ»

Seuls le Pilote et son Mécanicien porteur du laissez-passer requis («Mécanicien A») sont autorisés à pénétrer dans le

C. A Driver may enter only one Championship if several Championships are held within the framework of one and the same meeting.

D. No Driver change will be allowed after the entry closing date.

10 - Access to the Paddock

As soon as they arrive and before being able to have access to the Paddock, all Entrants and Entrants/Drivers entered must present themselves to the Organiser's Secretariat for identification.

They will be given:

- a) 1 Entrant's pass (if the Entrant is not the Driver himself),
- b) 1 Driver's pass (per entered Driver),
- c) 2 Mechanics' passes (per entered Driver), including one giving access to the Servicing Parks,
- d) 2 Guest's passes (per entered Driver), giving access to the Paddock,
- e) 1 «Paddock» Vehicle pass (per entered Entrant),
- f) 1 «non-Paddock» Vehicle pass (per entered Entrant if the Entrant is not the Driver himself),
- g) 1 «non-Paddock» Vehicle pass (per entered Driver).

h) Only entered Entrants will have a space allocated in the Paddock (one free 6 x 8 m surface per entered Driver).

Entrants may occupy only those Paddock spaces that have been allocated to them and designated by the CIK-FIA. Any Entrant who does not respect this rule shall be expelled from the Paddock and excluded from the Event.

No modification may be made to the Paddock Plan drawn up by the CIK-FIA. As soon as the Paddock is open to Entrants, the Organiser shall supply the necessary staff in order to ensure the respect of the Paddock plan drawn up by the CIK-FIA. All accesses to the Paddock must be controlled from the very beginning of the meeting.

On the basis of a maximum fee (40 Euros) determined by the CIK-FIA, the Organiser may deliver paying Visitors' passes giving access to the Paddock, but without a vehicle.

Anyone holding a professional «CIK-FIA Trade» accreditation, a «CIK-FIA Media» identification, a «CIK-FIA Guest» pass or a «CIK-FIA Official» pass for the current year will have free access to the Paddock, but without a vehicle.

11 - Access to the «Start» Servicing Park

Only the Driver and his Mechanic holder of the required pass («Mechanic A») are entitled to penetrate in the

Parc Assistance «Départ», avec le kart du Pilote.

12 - Carburant

Dans le cadre de certains Championnats, l'essence pourra être fournie par un seul et même Pétrolier à la suite d'un appel d'offres réalisé par la FIA (voir Règlement de Distribution du Carburant).

13 - Briefing

Tout Concurrent et tout Pilote n'étant pas présent au Briefing se verra infliger une amende obligatoire de 125 Euros qui devra être payée aux Commissaires Sportifs de la CIK-FIA avant que le Concurrent et le Pilote ne soient autorisés à poursuivre la manifestation.

14 - Nombre de karts autorisés en piste

Le nombre des karts autorisés en piste (sur circuits courts) est limité à 34 pour les courses de la phase finale, 36 pour les Essais Qualificatifs et les Manches Qualificatives et 51 pour les Essais Libres.

15 - Déroulement d'une Épreuve de Championnat CIK-FIA

Toute Épreuve de Championnat CIK-FIA se composera d'Essais non-Qualificatifs, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives (+ Repêchage éventuel, en fonction du nombre de participants) et d'une phase finale. Dans le cadre de certains Championnats, une phase de consolation (à nommer par ex.: Coupe de la Fédération ou Coupe de la Ville) pourra être prévue, pour les Pilotes non qualifiés à la phase finale.

15A - Essais Non-Qualificatifs

Sauf réglementation particulière, l'horaire de l'Épreuve devra prévoir des Essais non-Qualificatifs pour chaque catégorie.

Ils sont réservés aux Pilotes ayant satisfait aux Vérifications Sportives et Techniques. Si le nombre des Pilotes est inférieur à 102, ils sont répartis en deux séries pour les numéros pairs et impairs. S'il est supérieur à 102, trois séries en nombre égal si possible doivent être prévues. L'usage des transpondeurs est obligatoire durant la dernière journée d'Essais non-Qualificatifs.

15B - Essais Qualificatifs

Les Pilotes ayant satisfait au Contrôle Technique sont répartis en séries égales si possible par tirage au sort en présence d'au moins un Commissaire Sportif. Deux séances de 8 minutes par série sont prévues. Chaque série comprendra un nombre maximum de 36 Pilotes. Lors de chaque séance, le Pilote prendra le départ au moment de son choix. Tout Pilote ayant franchi la ligne tracée à la sortie de l'aire de départ sera considéré comme ayant pris le départ et son temps sera pris en compte, quelles que soient les circonstances. Tous les tours complets sont chronométrés. Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors des deux séances. En cas d'ex æquo, le 2^e meilleur temps accompli sera déterminant, et ainsi de suite en cas de nouvel ex æquo. Le classement final des Essais Qualificatifs sera établi comme suit:

- S'il y a une seule série: la grille sera déterminée dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque

«Start» Servicing Park, with the Driver's kart.

12 - Fuel

Within the framework of certain Championships, petrol may be supplied by one and the same Fuel Company following an invitation to tender issued by the FIA (see Fuel Distribution Regulations).

13 - Briefing

Before they can be allowed to continue the meeting, a mandatory fine of 125 Euros which must be paid to the CIK-FIA Stewards will be inflicted on any Entrant and Driver who do not attend the Briefing.

14 - Number of karts allowed on the track

The number of karts allowed on the track (short circuits) is limited to 34 for final phase races, 36 for Qualifying Practice and the Qualifying Heats and 51 for Free Practice.

15 - Running of a CIK-FIA Championship Event

Any CIK-FIA Championship Event shall comprise non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats (plus possible Second Chance Heats, according to the number of participants) and of a final phase. Within the framework of certain Championships, a consolation phase (to be named e.g.: Federation Cup or Town Cup) may be provided for Drivers who did not qualify for the final phase.

15A - Non-Qualifying Practice

Except in the case of specific regulations, the time schedule of the Event must provide for non-Qualifying Practice for each category.

They are reserved for those Drivers having passed the Sporting Checks and Scrutineering. If the number of Drivers is under 102, they shall be divided into two series for odd and even numbers. If it is more than 102, three series in equal number if possible shall be provided for. The use of transponders is mandatory during the final day of the non-Qualifying Practice.

15B - Qualifying Practice

Drivers who have passed Scrutineering are divided into equal series if possible, by drawing lots in the presence of at least one Steward. Two 8 minute sessions per series are provided for. Each series will comprise a maximum number of 36 Drivers. During each session, Drivers will take the start when they choose. Any Driver having crossed the line drawn at the exit of the start area will be considered as having started, and his lap time will be taken into account, whatever the circumstances. Any lap fully covered is counted. The time retained is that of the best lap covered during the two sessions. Any ties will be decided by the 2nd best time set by each Driver, and so on in the case of further ties.

The final classification of Qualifying Practice will be drawn up as follows:

- If there is only one series: the grid will be drawn up in the order of the fastest time achieved by each Driver.

Pilote.

- S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide ne dépasse pas 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.

- S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: 1^{ère} place au meilleur temps de la 1^{ère} série (meilleur temps absolu), 2^e place au meilleur temps de la 2^e série, 3^e place au 2^e meilleur temps de la 1^{ère} série, 4^e place au 2^e meilleur temps de la 2^e série, 5^e place au 3^e meilleur temps de la 1^{ère} série, et ainsi de suite.

- S'il y a trois séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide ne dépasse pas 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.

- S'il y a trois séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: 1^{ère} place au meilleur temps de la 1^{ère} série (meilleur temps absolu), 2^e place au meilleur temps de la 2^e série, 3^e place au meilleur temps de la 3^e série, 4^e place au 2^e meilleur temps de la 1^{ère} série, 5^e place au 2^e meilleur temps de la 2^e série, et ainsi de suite.

- Et ainsi de suite selon le même principe s'il y a d'avantage de séries.

Si aucun temps n'est pris en compte pour un Pilote, il prendra le départ en fin de grille. Si plusieurs Pilotes sont dans cette situation, leur position de départ sera tirée au sort. Il est interdit au(x) pousseur(s) d'aider le Pilote après le franchissement de la ligne tracée à la sortie de l'aire de départ. Tout arrêt d'un Pilote en Zone de Réparations ou en Parc d'Assistance sera définitif. En aucun cas il ne lui sera permis de repartir.

Pour la catégorie Superkart, voir réglementation particulière.

15C - Manches Qualificatives

Cas A: 36 participants ou moins - Deux Manches Qualificatives seront courues avec tous les Pilotes. Les grilles de départ de chacune des deux Manches seront établies sur base des résultats des Essais Qualificatifs.

Cas B: 37 à 108 inscrits ou participants - À l'issue des Essais Qualificatifs, les Pilotes seront répartis dans des groupes pour les Manches Qualificatives. Le nombre de Pilotes par groupe sera de 18 maximum. Chaque groupe devra concourir contre tous les autres groupes.

- À titre d'exemple, dans le cas d'une répartition des Pilotes dans 4 groupes, le Pilote classé 1^{er} aux Essais Qualificatifs partira dans le groupe A, le 2^e dans le groupe B, le 3^e dans le groupe C, le 4^e dans le groupe D, le 5^e dans le groupe A, le 6^e dans le groupe B, le 7^e dans le groupe C, le 8^e dans le groupe D, et ainsi de suite.

- Chacun des quatre groupes ci-dessus mentionnés va concourir contre les autres groupes, c'est-à-dire: A contre B, A contre C, A contre D, B contre C, B contre D et C

- *If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is not more than 101% of the fastest time achieved in the faster series: the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.*

- *If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is more than 101% of the fastest time achieved in the faster series: 1st place goes to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the 2nd fastest of the 1st series, 4th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, 5th place to the 3rd fastest time of the 1st series, and so on.*

- *If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is not more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series: the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.*

- *If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series: 1st place to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the fastest time of the 3rd series, 4th place to the 2nd fastest time of the 1st series, 5th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, and so on.*

- *And so on according to the same principle if there are further series.*

If no time is taken into account for a Driver, he shall take the start at the end of the grid. If several Drivers are in that situation, their starting positions shall be decided by drawing lots. Pushers are not allowed to help Drivers once they have crossed the line drawn at the exit of the start area. If a Driver stops in the Repairs Area or in the Servicing Park, it will be final. He/she will not be allowed to restart.

For the Superkart category, see specific regulations.

15C - Qualifying Heats

Case A: 36 participants or less - Two Qualifying Heats will be run with all the Drivers. The starting grids of each of the two Heats will be established on the basis of the results of Qualifying Practice.

Case B: 37 to 108 entered Drivers or participants - At the end of Qualifying Practice, Drivers will be separated into groups for the Qualifying Heats. The number of Drivers per group will be 18 maximum. Each group must compete versus all the other groups.

- *As an example, in the case of a separation of Drivers into 4 groups, the Driver classified 1st in Qualifying Practice will be in group A, the 2nd in group B, the 3rd in group C, the 4th in group D, the 5th in group A, the 6th in group B, the 7th in group C, the 8th in group D, and so on.*

- *Each of the four above-mentioned groups will compete against the other groups, i.e.: A versus B, A versus C, A versus D, B versus C, B versus D and C versus D, namely*

PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUES
SPECIFIC PRESCRIPTIONS

contre D, soit un total de six Manches Qualificatives. Chaque Manche Qualificative aura une longueur d'environ 10 ou 15 km selon la catégorie d'âge des Pilotes (Juniors/Seniors).

- Pour les Manches Qualificatives, les points seront attribués comme suit: 0 point au 1^{er}, 2 points au 2^e, 3 points au 3^e et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place. Si un Pilote ne prend pas le départ d'une des Manches, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre des participants des groupes A et B plus 1. Si un Pilote s'est vu présenter le drapeau noir ou a été exclu, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre de participants des groupes A et B plus 2.

- Tout Pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus, même s'il n'a pas terminé la Manche Qualificative, sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

- À l'issue des Manches Qualificatives, les 28 premiers du classement seront qualifiés pour la phase finale. En cas d'ex aequo entre deux ou plusieurs Pilotes, ils seront départagés en fonction de leur classement aux Essais Qualificatifs. Si les Pilotes ont été répartis dans 4 groupes ou davantage, les 34 premiers du classement seront qualifiés pour la phase finale.

Cas C: plus de 108 inscrits - À l'issue des Essais Qualificatifs, les Pilotes seront répartis dans deux divisions, appelées Division 1 et Division 2. Les Conducteurs de la D1 seront les Pilotes classés aux places impaires des Essais Qualificatifs (1^{er}, 3^e, 5^e, etc.), les Pilotes de la D2 étant classés aux places paires des Essais Qualificatifs (2^e, 4^e, 6^e, etc.). Les Pilotes de chaque Division seront répartis dans des Groupes pour les Manches Qualificatives. Le nombre de Pilotes par Groupe sera de 18 maximum. Les Groupes de la D1 seront nommés A1, B1, C1, etc.; ceux de la D2: A2, B2, C2, etc. Au sein d'une même Division, chaque Groupe devra concourir contre tous les autres groupes.

Si un Pilote ne prend pas le départ d'une des Manches, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre des participants des groupes A1 et B1 plus 1 pour la D1 (ou A2 et B2 plus 1 pour la D2).

Si un Pilote s'est vu présenter le drapeau noir ou a été exclu, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre de participants des groupes A1 et B1 plus 2 pour la D1 (ou A2 et B2 plus 2 pour la D2).

À l'issue des Manches Qualificatives, les 14 premiers de chaque Division seront qualifiés pour la phase finale. La grille de départ de la Pré-Finale ou Course 1 se composera comme suit: une file comprenant les 14 premiers de la D1, l'autre file comprenant les 14 premiers de la D2, la pole position revenant au Pilote totalisant le moins de points absolus au terme des Manches Qualificatives. Si les Pilotes ont été répartis dans 4 groupes ou davantage par Division, les 17 premiers de chaque Division seront qualifiés pour la phase finale.

a total of six Qualifying Heats. Each Qualifying Heat will have a distance of approximately 10 or 15 km according to the age bracket of Drivers (Juniors/Seniors).

- For the Qualifying Heats, points will be awarded as follows: 0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place. If a Driver does not take the start in a Qualifying Heat, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 1. If a Driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 2.

- Any Driver who has not covered all the laps scheduled, even if he has not finished the Qualifying Heat, will be classified according to the number of laps he has actually completed.

- At the end of the Qualifying Heats, the first 28 classified Drivers will be qualified for the final phase. Possible ties between two or several Drivers will be settled according to their classification in Qualifying Practice. If the Drivers have been divided into 4 groups or more, the first 34 classified Drivers will be qualified for the final phase.

Case C: more than 108 entered Drivers - At the end of Qualifying Practice, Drivers will be separated into two divisions, called Division 1 and Division 2. D1 Drivers will be the Drivers classified in odd positions in Qualifying Practice (1st, 3rd, 5th, etc.) and D2 Drivers will be those classified in even positions in Qualifying Practice (2nd, 4th, 6th, etc.). The Drivers of each division will be separated into groups for the Qualifying Heats. The number of Drivers per group will be 18 maximum. D1 groups will be called A1, B1, C1, etc.; D2 groups: A2, B2, C2, etc. Within one and the same division, each group shall compete against all the other groups.

If a Driver does not take the start of a Heat, he will receive a number of points equal to the number of participants from groups A1 and B1 plus 1 for D1 (or A2 and B2 plus 1 for D2).

If a Driver was shown the black flag or was excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants from groups A1 and B1 plus 2 for D1 (or A2 and B2 plus 2 for D2).

At the end of the Qualifying Heats, the first 14 classified Drivers of each division will be qualified for the final phase. The starting grid of the Pre-Finale or Race 1 will be composed as follows: one lane with the first 14 classified Drivers of D1 and the other lane with the first 14 classified Drivers of D2, the pole position being awarded to the Driver who has the smallest number of absolute points at the end of the Qualifying Heats. If the Drivers have been divided into 4 groups or more per Division, the first 17 classified Drivers of each Division will be qualified for the final phase.

15D - Manche de Repêchage

Il n'y aura de Repêchage que si les Pilotes ont été invités à participer à moins de trois Manches Qualificatives.

Seuls les 34 premiers Pilotes non qualifiés pourront participer à la Manche de Repêchage d'environ 10 ou 15 km (selon la catégorie d'âge des Pilotes - Juniors/Seniors).

La Grille de Départ est déterminée en fonction du nombre total des points obtenus dans les Manches Qualificatives. Les 6 premiers seront qualifiés pour la phase finale.

Plus de 108 inscrits: seuls les 34 premiers Pilotes non qualifiés pourront participer à la Manche de Repêchage d'environ 10 ou 15 km (selon la catégorie d'âge des Pilotes - Juniors/Seniors). La Grille de Départ du Repêchage se composera comme suit: une file comprenant les 17 premiers non qualifiés de la D1, l'autre file comprenant les 17 premiers non qualifiés de la D2, la pole position revenant au Pilote totalisant le moins de points absolus au terme des Manches Qualificatives. Les 6 premiers seront qualifiés pour la phase finale et occuperont les 6 dernières places sur la Grille de la Pré-Finale ou de la Course 1, selon leur ordre d'arrivée au Repêchage.

15E - Phase finale

34 Pilotes disputeront la phase finale, sur une distance totale de 40 ou 50 km selon l'âge (Juniors/Seniors), qui se déroulera selon deux schémas possibles, précisés dans les prescriptions propres à chaque Championnat: soit Pré-Finale et Finale (le classement final de l'Épreuve ou du Championnat ne tient compte que du classement de la Finale), soit Course 1 et Course 2 (chaque course donne lieu à un classement final et une attribution de points au Championnat). Lors du Repêchage et de la phase finale, tout Pilote en passe d'être doublé ou qui a été doublé par le Pilote en tête de la course pour quelque raison que ce soit se verra présenter le drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec son numéro. Il devra obligatoirement rejoindre la balance dans le Parc Fermé et sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

*Course 1 (20 ou 25 km selon les catégories d'âge): Positions de départ selon le nombre de points obtenus dans les Manches Qualificatives. Les six Pilotes repêchés occuperont les dernières places en respectant l'ordre d'arrivée de la Manche de Repêchage.

*Course 2 (20 ou 25 km selon les catégories d'âge): Positions de départ selon le classement de la Course 1. Les Pilotes non-partants en Course 1 ou exclus de la Course 1 occuperont les dernières places sur la Grille de la Course 2.

*Pré-Finale (15 ou 20 km selon les catégories d'âge): Positions de départ selon le nombre de points obtenus dans les Manches Qualificatives. Les six Pilotes repêchés occuperont les dernières places en respectant l'ordre d'arrivée de la Manche de Repêchage.

15D - Second Chance Heat

There will only be a Second Chance Heat if the Drivers have been invited to participate in fewer than three Qualifying Heats.

Only the first 34 non-qualified Drivers may participate in the Second Chance Heat of approximately 10 or 15 km (according to the age bracket of the Drivers - Juniors/Seniors).

Starting positions will be determined according to the total number of points obtained in the Qualifying Heats. The first 6 finishers will be qualified for the final phase.

More than 108 entered Drivers: only the first 34 non-qualified Drivers may participate in the Second Chance Heat of approximately 10 or 15 km (according to the age bracket of the Drivers - Juniors/Seniors). Starting position of the Second Chance Heat will be determined as follows: one lane comprising the first 17 non-qualified Drivers of D1 and the other lane comprising the first 17 non-qualified Drivers of D2, the pole position being occupied by the Driver with the smallest number of absolute points at the end of the Qualifying Heats. The first 6 finishers will be qualified for the final phase and will occupy the last 6 places on the Grid of the Pre-Final or Race 1, according to their finishing order at the end of the Second Chance Heat.

15E - Final phase

34 Drivers will compete in the final phase, over a total distance of 40 or 50 km, according to age brackets (Juniors/Seniors), which will be run in one of two possible manners, laid out in the specific prescriptions of each Championship: either Pre-Finale and Final (the final classification of the Event or of the Championship only retains the classification of the Final), or Race 1 and Race 2 (there is a final classification and allocation of Championship points for each race). During the Second Chance Heat and the final phase, any Driver about to be overtaken or who has been overtaken by the race leader for any reason whatsoever will be shown the blue and red flag (double diagonal) with his number. He shall compulsorily go to the scales in the Parc Fermé and will be classified according to the number of laps that he has actually completed.

**Race 1 (20 or 25 km according to age brackets): Starting positions according to the number of points obtained in the Qualifying Heats. The six Drivers qualified in the Second Chance Heat will occupy the last positions respecting the finishing order of the Second Chance Heat.*

**Race 2 (20 or 25 km according to age brackets): Starting positions determined by the classification of Race 1. Drivers who did not take the start of Race 1 or were excluded from it will occupy the last positions on the Grid of Race 2.*

**Pre-Final (15 or 20 km according to age brackets): Starting positions according to the number of points obtained in the Qualifying Heats. The six Drivers qualified in the Second Chance Heat will occupy the last positions respecting the finishing order of the Second Chance Heat.*

*Finale (25 ou 30 km selon catégories d'âge): Positions de départ déterminées par le classement de la Pré-Finale. Les Pilotes non-partants ou exclus de la Pré-Finale ne seront pas autorisés à participer à la Finale.

16 - Jumelage de deux catégories

Dans le cadre des Championnats CIK-FIA, le jumelage de 2 catégories différentes peut être admis lorsque le nombre minimum de Pilotes (15 par catégorie) n'a pas été atteint. Le nombre minimum de Pilotes au jumelage devra être de 15. La catégorie la plus puissante, dans le respect des règlements en vigueur, partira en tête sur la grille de départ pour les Manches Qualificatives et Finales. À l'arrivée de la Finale, il sera procédé à un classement séparé. En aucun cas, les catégories Junior et Senior ne pourront être jumelées.

17 - Publicité

Un Organisateur ne peut imposer une publicité sur les fonds des numéros de compétition qu'avec l'accord exprès de la CIK-FIA.

Ces inscriptions publicitaires sur les fonds des numéros de compétition ne devront pas dépasser 20 cm de largeur sur 5 cm de hauteur au-dessus ou au-dessous du fond jaune. Tout le matériel de publicité (bannières, panneaux, etc.) exposé dans le périmètre du circuit devra préalablement avoir été approuvé par la CIK-FIA pour des raisons de sécurité. Toute peinture sur le revêtement du circuit, autre que celle délimitant les bords de la piste et déterminant la grille de départ, est interdite pour des raisons de sécurité.

18 - Ex aequo entre Pilotes

Les Pilotes totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit:

- 1) en fonction de la qualité des places (1^{ère}, 2^e, 3^e places, etc.) obtenues par eux aux classements généraux des Épreuves et ayant servi à constituer leur total de points;
- 2) en fonction de la qualité des places obtenues aux classements généraux de toutes les Épreuves auxquelles chacun des Pilotes ex aequo aura pris part;
- 3) en cas de nouvel ex aequo, la CIK-FIA désignera elle-même le vainqueur en se fondant sur telles autres considérations qu'elle jugera appropriée.

19 - Application et interprétation des Prescriptions Générales et Spécifiques

En cas de différend relatif à l'interprétation des Prescriptions, seule la CIK-FIA est qualifiée pour prendre une décision, sans préjudice du droit d'appel, conformément au Code.

20 - Réclamations et Appels

Les réclamations ne peuvent être présentées que par le Concurrent. Elles devront être remises sous forme écrite au Directeur de Course ou à son adjoint dans les 10 minutes qui suivent l'affichage des résultats des Essais Qualificatifs et Manches Qualificatives (Repêchage y compris) et dans les 30 minutes qui suivent l'affichage du classement

**Final (25 or 30 km according to age brackets): Starting positions determined by the classification of the Pre-Final. Drivers who did not take the start of the Pre-Final or were excluded from it will not be authorised to participate in the Final.*

16 - Twinning of two categories

Within the framework of the CIK-FIA Championships, the twinning of 2 different categories may be admitted when the minimum number of Drivers, 15 per category, has not been reached. The minimum number of Drivers for twinning shall be 15. For the Qualifying Heats and Finals, the most powerful category, in the respect of the valid regulations, will take the start at the head of the starting grid. At the finish of the Final, there will be a separate classification. There can never be a twinning of Junior and Senior categories.

17 - Advertising

An Organiser may impose an advertisement to be placed on the competition numbers background only with the express agreement of the CIK-FIA.

Such advertising inscriptions on the competition numbers background must not be more than 20 cm in width by 5 cm in height above or below the yellow background.

All the advertising material (banners, panels, etc.), exposed in the perimeter of the circuit must have previously been approved by the CIK-FIA for safety reasons. Any paint on the circuit surfacing, other than that which delimits the edges of the track and determines the starting grid, is forbidden for safety reasons.

18 - Dead heats between Drivers

The rule for deciding between Drivers who have exactly the same points total shall be as follows:

- 1) *according to the value of places (1st place, 2nd place, 3rd place, etc.) achieved by them in the general classification of the Events and used to make up their points total;*
- 2) *according to the value of places achieved in the general classification of all the Events in which each of the tying Drivers has taken part;*
- 3) *in the event of a further tie, the CIK-FIA itself will decide the winner, on the basis of whatever other considerations it deems fit.*

19 - Application and interpretation of the General and Specific Prescriptions

In the case of a dispute concerning the interpretation of the Prescriptions, only the CIK-FIA is qualified to take a decision, without prejudice of the right to appeal, in accordance with the Code.

20 - Protests and Appeals

The right to protest lies only with Entrants. They must be presented in writing to the Clerk of the Course or to his deputy within 10 minutes after the posting of the results of the Qualifying Practice and Qualifying Heats (including the Second Chance Heat), and within 30 minutes after the posting of the classification of the races of the final phase.

des Courses de la phase finale. Elles seront accompagnées de la caution prévue par l'ASN telle qu'indiquée dans le Règlement Particulier. La caution peut être payée dans la monnaie de l'ASN organisatrice ou une des monnaies suivantes: francs suisses, dollars américains et Euros. À défaut du Directeur de Course ou du Directeur adjoint, elles doivent être présentées à un Commissaire Sportif de l'Épreuve. La caution sera remboursée si la réclamation est jugée fondée. Le jugement rendu par les Commissaires Sportifs, conformément aux Articles 171 à 179 du Code, pourra faire l'objet d'un appel en vertu des dispositions du Code (Chapitre XIII).

21 - Amendes

Une amende peut être infligée à tout Concurrent, Conducteur, assistant ou Organisateur qui ne respectera pas les prescriptions des officiels de l'Épreuve. Une amende peut être infligée par la CIK-FIA, sur décision collégiale des Commissaires Sportifs de l'Épreuve. Toutes les amendes doivent être payées à la CIK-FIA dans un délai de 48 heures après avoir été infligées. Toutefois, les amendes jusqu'à 700 Euros devront être payées immédiatement.

22- Pénalités

Dans les Championnats de la CIK-FIA se déroulant sur plusieurs épreuves ou sur une épreuve précédée de sélections, les Commissaires Sportifs d'une épreuve auront la possibilité de tenir compte des pénalités infligées aux Pilotes lors des épreuves précédentes du même Championnat.

Dès le lendemain de l'épreuve, le Président du Collège des Commissaires Sportifs de chaque épreuve communiquera au Secrétariat de la CIK-FIA la liste des pénalités infligées par le Collège. Le Secrétariat de la CIK-FIA portera cette liste à la connaissance du Président du Collège de l'épreuve suivante.

23 - Dispositions protocolaires

- Les pages de couvertures du Règlement Particulier et du programme de l'Épreuve, les feuilles officielles de classement ainsi que les affiches porteront en évidence le titre du Championnat CIK-FIA (ou Coupe ou Trophée), avec le logo de la CIK-FIA, le logo de l'ASN et, si l'ASN n'est pas organisatrice elle-même, le logo de l'Organisateur délégataire.

- Le programme et les listes des résultats devront obligatoirement mentionner les nom, prénom et nationalité des Pilotes, le nom et la nationalité des Concurrents, les marques du matériel utilisé (châssis-moteur-pneus) et les numéros de course.

- Les préparatifs précédant le départ de la phase finale seront, dans la mesure du possible, précédés d'un cérémonial (présentation des Pilotes, etc.).

- La cérémonie de la proclamation du vainqueur sera soigneusement préparée et le matériel suivant doit être prévu de la manière suivante:

* un podium de grandes dimensions revêtant les logos

They shall be accompanied by the fee provided for by the ASN as indicated in the Supplementary Regulations. The deposit may be paid in the currency of the organising ASN or in one of the following currencies: Swiss francs, American dollars and Euros.

In the absence of the Clerk of the Course or of his deputy, they shall be addressed to the Stewards of the Event or to one of them.

The deposit will be refunded if the protest is judged founded. It will be possible to appeal against the Stewards' judgement, pursuant to Articles 171 to 179 of the Code, in accordance with the provisions laid down in the Code (Chapter XIII).

21 - Fines

A fine may be inflicted on any Entrant, Driver, assistant or Organiser who does not respect the prescriptions of the officials of the Event. A fine may be inflicted by the CIK-FIA, on decision of the Panel of Stewards of the Event.

All fines must be paid to the CIK-FIA within 48 hours after their imposition. However, fines of 700 Euros or less must be paid immediately.

22- Penalties

In the CIK-FIA Championships held over several events or consisting in one event preceded by selections, the Stewards of an event will have the possibility of taking into account any penalties inflicted on Drivers during previous events of the same Championship.

On the day after the event, the Chairman of the Panel of Stewards of each event will forward to the Secretariat of the CIK-FIA the list of penalties inflicted by the Panel. The Secretariat of the CIK-FIA will bring this list to the attention of the Chairman of the Panel of the following event.

23 - Protocol provisions

The cover pages of the Supplementary Regulations and programme of the Event, the official classification sheets as well as the posters will bear in a prominent position the title of the CIK-FIA Championship (or Cup or Trophy), with the CIK-FIA logo, the logo of the ASN and, if the ASN itself is not the Organiser, the logo of the proxy Organiser.

The programme and lists of results must mention the surname, first name and nationality of the Drivers, the name and nationality of the Entrants, the makes of the equipment used (chassis-engine-tyres) and the racing numbers.

The preparations prior to the final phase will be, as far as possible, preceded by a ceremony (presentation of Drivers, etc.).

The ceremony for the proclamation of the winner shall be carefully prepared and the following equipment must be provided for as follows:

** a podium of great dimensions with the logos of the CIK-*

PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUES
SPECIFIC PRESCRIPTIONS

de la CIK-FIA, de l'ASN et, si l'ASN n'est pas organisatrice elle-même, de l'Organisateur délégataire (voir Annexe 12 au Règlement des Circuits, Partie 1);

* le 3^e, le 2^e et le vainqueur de l'Épreuve monteront successivement sur le podium;

* l'hymne national du Pilote vainqueur sera joué et le drapeau national des trois premiers sera hissé (la nationalité du Pilote étant celle de l'ASN ayant émis sa Licence, sauf pour le Championnat du Monde, où la nationalité civile du Pilote prévaudra);

* une coupe au minimum sera remise aux Pilotes.

24 - Droits de tournage et d'images animées de la FIA

La couverture des Épreuves comptant pour les Championnats de la CIK-FIA doit être équitable et impartiale, conformément à l'Article 27 des Prescriptions Générales de la FIA.

25- Fond de Prix

Chaque ASN dont un ou plusieurs Pilotes s'est/se sont engagé(s) à un Championnat, Coupe ou Trophée de la CIK-FIA devra verser à la CIK-FIA 214 Euros pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats de la CIK-FIA.

FIA, the ASN and, if the ASN itself is not the Organiser, of the proxy Organiser (see Appendix 12 to the Circuit Regulations, Part 1);

** the 3rd and 2nd placed Drivers and the winner of the Event will climb on the podium one after the other;*

** the winner's national anthem will be played and the national flags of the first 3 classified Drivers will be hoisted (the nationality of the Driver being that of the ASN which delivered his Licence, except for the World Championship where the civil nationality of the Driver will prevail);*

** at least a cup will be awarded to the Drivers.*

24 - FIA filming and moving picture rights

The coverage of Events counting towards the CIK-FIA Championships must be fair and impartial, in accordance with Article 27 of the FIA General Prescriptions.

25 - Prize Fund

Each ASN of which one or several Drivers has/have entered in a CIK-FIA Championship, Cup or Trophy must pay to the CIK-FIA 214 Euros to contribute to the common Prize Fund which rewards the CIK-FIA Championships.

APPENDIX II

2008 Draft Technical Regulations

RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING

- Article 1: Classification et Définitions
Article 2: Prescriptions Générales
Article 3: Sécurité des Karts et des Équipements
Article 4: Prescriptions Générales pour les Karts du Groupe 1
Article 5: Prescriptions Générales pour les Karts du Groupe 2
Article 6: Règlement Spécifique Formule Super A
Article 7: Règlement Spécifique Formule A
Article 8: Supprimé
Article 9: Règlement Spécifique Superkart
Article 10: Règlement Spécifique Intercontinental A
Article 11: Règlement Spécifique Intercontinental A-Junior
Article 12: Règlement Spécifique KZ2 & KZ1
Article 13: Règlement Spécifique Intercontinental C Sudam
Article 14: Règlement Spécifique Intercontinental C Sudam-Junior
Article 15: Règlement Spécifique Intercontinental E
Article 16: Règlement Spécifique Formule Monde
Article 17: Règlement Spécifique Kart électrique
Article 18: Règlement Spécifique KF4
Article 19: Règlement Spécifique KF3
Article 20: Règlement Spécifique KF2
Article 21: Règlement Spécifique KF1

Annexes et Dessins Techniques

Seul le texte français fait foi.

Article 1 Classification et Définitions

1.1) CLASSIFICATION Catégories et Groupes

Les karts utilisés en compétition sont répartis dans les Groupes et Catégories suivants:

Groupe I:

- Formule Super A: Cylindrée de 100 cm³
- Formule A: Cylindrée de 100 cm³
- KF1: Cylindrée de 125 cm³
- Superkart: Cylindrée de 250 cm³

Groupe II:

- Intercontinental A: Cylindrée de 100 cm³
- Intercontinental A-Junior: Cylindrée de 100 cm³
- KZ1: Cylindrée de 125 cm³
- KZ2: Cylindrée de 125 cm³
- KF2: Cylindrée de 125 cm³
- KF3: Cylindrée de 125 cm³
- KF4: Cylindrée de 125 cm³
- Intercontinental C Sudam: Cylindrée de 125 cm³
- Intercontinental C Sudam-Jr: Cylindrée de 125 cm³
- Intercontinental E: Cylindrée de 250 cm³

Formule Monde:

- Formule Monde: Cylindrée de 220 cm³

KARTING TECHNICAL REGULATIONS

- Article 1: Classification and Definitions
Article 2: General Prescriptions
Article 3: Safety of Karts and Equipment
Article 4: General Prescriptions for Group 1 Karts
Article 5: General Prescriptions for Group 2 Karts
Article 6: Specific Regulations for Formula Super A
Article 7: Specific Regulations for Formula A
Article 8: Deleted
Article 9: Specific Regulations for Superkart
Article 10: Specific Regulations for Intercontinental A
Article 11: Specific Regulations for Intercontinental A-Junior
Article 12: Specific Regulations for KZ2 & KZ1
Article 13: Specific Regulations for Intercontinental C Sudam
Article 14: Specific Regulations for Intercontinental C Sudam-Junior
Article 15: Specific Regulations for Intercontinental E
Article 16: Specific Regulations for World Formula
Article 17: Specific Regulations for Electrical Kart
Article 18: Specific Regulations for KF4
Article 19: Specific Regulations for KF3
Article 20: Specific Regulations for KF2
Article 21: Specific Regulations for KF1

Appendices and Technical Drawings

The French text is the authentic version.

Article 1 Classification and Definitions

1.1) CLASSIFICATION Categories and Groups

Karts used in competition are divided into the following Groups and Categories:

Group I:

- Formula Super A: Cylinder capacity of 100cc
- Formula A: Cylinder capacity of 100cc
- KF1: Cylinder capacity of 125cc
- Superkart: Cylinder capacity of 250cc

Group II:

- Intercontinental A: Cylinder capacity of 100cc
- Intercontinental A-Junior: Cylinder capacity of 100cc
- KZ1: Cylinder capacity of 125cc
- KZ2: Cylinder capacity of 125cc
- KF2: Cylinder capacity of 125cc
- KF3: Cylinder capacity of 125cc
- KF4: Cylinder capacity of 125cc
- Intercontinental C Sudam: Cylinder capacity of 125cc
- Intercontinental C Sudam-Jr: Cylinder capacity of 125cc
- Intercontinental E: Cylinder capacity of 250cc

World Formula:

- World Formula: Cylinder capacity of 220cc

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.

CIK-FIA	Commission Internationale de Karting
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
ASN	Club National ou Fédération Nationale reconnue par la FIA comme seul détenteur du pouvoir sportif dans un pays
CSN	Commission Sportive d'une ASN
DC	Directeur de Course
CS	Commissaire Sportif
CT	Commissaire Technique
DT	Délégué Technique
DE	Directeur d'Épreuve.

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) DEFINITIONS

The definitions and abbreviations indicated hereafter will be adopted in the Regulations and their Appendices, and in all Supplementary Regulations, and they will be of a general use.

CIK-FIA	International Karting Commission
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
ASN	National Club or National Federation recognised by the FIA as the sole holder of the sporting power in a country
CSN	Sporting Commission of an ASN
CoC	Clerk of the Course
SM	Steward of the Meeting
S	Scrutineer
TD	Technical Delegate
RD	Race Director.

1.2.1 – General

1.2.1.1 – Definition of a Kart

A kart is a land single seater vehicle without a roof or a cockpit, without suspensions and with or without bodywork elements, with 4 non aligned wheels that are in contact with the ground, the 2 front ones of which control the direction and the other 2 rear ones, connected by a one piece axle, transmit the power.

The main parts are the chassis (including the bodywork), the tyres and the engine.

1.2.1.2 – Data acquisition

All systems, with or without a memory, installed on a kart, allowing the Driver during or after the race to read, indicate, obtain, register, inform or transmit any information.

1.2.1.3 – Telemetry

Transmission of data between a moving kart and an outside entity.

1.2.1.4 – Mechanical components

Any components necessary for propulsion, steering and braking, as well as any accessory, whether mobile or not, necessary for their normal functioning.

1.2.1.5 – Original or series component

Any component which has undergone all the scheduled manufacturing stages carried out by the Manufacturer of the equipment considered and originally mounted on the kart.

1.2.1.6 – Composite

Material composed of several distinct constituents the association of which gives the material properties that no constituent taken separately has.

1.2.1.7 – Maximum

Greatest value reached by a variable quantity; highest limit.

1.2.1.8 – Minimum

Smallest value reached by a variable quantity; lowest limit.

1.2.2 – Châssis

Structure d'ensemble du kart qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solide 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

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.

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

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

1.2.3.2 – Canaux ou conduits

Les canaux ou conduits sont des éléments cylindriques ou cylindro-côniques permettant le passage des gaz, quelles que soient la longueur ou la position de ces éléments.

Nombre de canaux ou conduits: le nombre de canaux ou conduits réels est la plus grande quantité d'éléments cylindriques ou cylindro-côniques transmettant les gaz du carter pompe jusqu'au-dessus du piston, ainsi que ceux transmettant les gaz de l'extérieur du cylindre aux lumières d'admission, ou des lumières d'échappement à l'extérieur du cylindre.

1.2.3.3 – Lumière d'admission ou d'échappement

Une lumière est formée par l'intersection de la périphérie du cylindre et du conduit d'admission ou d'échappement. Cette lumière est ouverte ou fermée par le passage du piston.

1.2.3.4 – Power valve

Par «power valve» est entendu tout système qui, de façon manuelle, électrique, hydraulique ou par tout autre moyen, peut modifier le cycle (timing) normal du dispositif d'échappement ou le cours normal des gaz d'échappement à quelque point que ce soit entre le piston et la sortie de l'échappement à l'air libre, lorsque le moteur est en marche.

1.2.4 – Radiateur

C'est un échangeur particulier permettant de refroidir un liquide par l'intermédiaire de l'air. Échangeur Liquide/Air.

1.2.5 – Réservoir de carburant

Toute capacité contenant du carburant susceptible de s'écouler vers le moteur.

1.2.6 – Roue

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

1.2.2 – Chassis

Global structure of the kart which assembles the mechanical components and the bodywork, including any part that is interdependent of the said structure.

1.2.2.1 – Frame

Main supporting part of the chassis, in one piece and receiving the main and auxiliary parts.

1.2.3 – Engine

1.2.3.1 – Cylinder cubic capacity

V volume engendered in the engine cylinder(s) by the upward or downward movement of the piston(s).

This volume is expressed in cubic centimetres and, for all calculations concerning engine capacity, the number "pi" will be taken inclusively as 3.1416.

$$V = 0.7854 \times d^2 \times l \times n$$

with: d = bore; l = stroke; n = number of cylinders.

1.2.3.2 – Ducts or passages

Ducts or passages are cylindrical or cylindrical-conical elements allowing the passage of gases whatever the length or position of these elements.

Number of ducts or passages: the number of real ducts or passages is the greatest quantity of cylindrical or cylindrical-conical elements which transmit gases from the pump casing to the top of the piston, as well as those which transmit gases from the outside of the cylinder to the inlet ports, or from the exhaust ports to the outside of the cylinder.

1.2.3.3 – Inlet or exhaust port

A port is composed of the intersection of the periphery of the cylinder and the inlet or exhaust duct. This port is opened or shut by the passage of the piston.

1.2.3.4 – Power valve

By «power valve» is meant any system which can alter by manual, electric, hydraulic or any other means the normal exhaust port timing or the normal flow of exhaust gases at any point between the piston and the final exhaust exit when the engine is running.

1.2.4 – Radiator

This is a specific exchanger which permits the cooling of a liquid with air. Liquid/Air exchanger.

1.2.5 – Fuel tank

Any capacity containing fuel which may flow to the engine.

1.2.6 – Wheel

It is defined by the rim with a pneumatic tyre, for the driving and/or propulsion of the 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.

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.

2.2.2 – Exigences spéciales

- Châssis	Article 2.3
- Dimensions et poids	Article 2.4
- Pare-chocs	Article 2.5
- Plancher	Article 2.6
- Carrosserie	Article 2.7
- Transmission	Article 2.8
- Pare-chaîne/Courroie	Article 2.9

Article 2 General Prescriptions

2.1) GENERAL

2.1.1 – The kart and any modification must conform to the specific regulations of the Group and/or the Category in which the kart is entered, or to the General Prescriptions below.

2.1.2 – Application of the General Prescriptions

These General Prescriptions apply to all Groups and Categories in the event that they are not subject to specific regulations.

2.1.3 – It is the duty of every Entrant to prove to the Scrutineers and to the Stewards that his kart integrally complies with the Regulations throughout the event.

2.1.4 – Modifications

Any modification is forbidden if it is not explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons decided by the CIK-FIA. By modification are meant any operations likely to change the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of an original homologated part.

2.1.5 – Adjunction of material or parts

Any adjunction or fixation of material or of parts is forbidden if it is not expressly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons decided by the CIK-FIA. Removed material may not be used again. Rebuilding the frame geometry, following an accident, is authorised by adjunction of the materials necessary for the repairs (additional metal for welding, etc.); other parts which may be worn out or damaged may not be repaired by addition or fixation of material, unless an article of these Regulations authorises it exceptionally.

2.2) KART

2.2.1 – General requirements

2.2.1.1 – A kart is composed of the chassis-frame (with or without the bodywork), the tyres and the engine. It must comply with the following general conditions:

2.2.1.2 – Driving position: on the seat, the feet to the front.

2.2.1.3 – Number of wheels: 4.

2.2.1.4 – Equipment: the use of titanium on the chassis is forbidden.

2.2.2 – Special requirements

- Chassis	Article 2.3
- Dimensions and weight	Article 2.4
- Bumpers	Article 2.5
- Floor tray	Article 2.6
- Bodywork	Article 2.7
- Transmission	Article 2.8
- Chain guard/Belt	Article 2.9

- Suspension	Article 2.10
- Freins	Article 2.11
- Direction	Article 2.12
- Siège	Article 2.13
- Pédales	Article 2.14
- Accélérateur	Article 2.15
- Moteur	Article 2.16
- Silencieux d'aspiration	Article 2.17
- Échappement	Article 2.18
- Bruit	Article 2.19
- Réservoir de carburant	Article 2.20
- Carburant et comburant	Article 2.21
- Roues: jantes et pneumatiques	Article 2.22
- Mise en marche	Article 2.23
- Numéros de compétition	Article 2.24
- Homologation	Article 2.25
- Équipement de chronométrage et télémétrie	Article 2.26

2.3) CHÂSSIS

2.3.1 – Description des pièces d'équipement

Il est composé des:

- châssis-cadre
- pièces principales du châssis
- 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

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.

2.3.3.3 – Exigences

- Construction tubulaire de section cylindrique en acier «aimanté». Structure monolithique avec pièces soudées non-démontables.
- Sans connexions (mobile dans 1, 2 ou 3 axes).
- La flexibilité du châssis-cadre correspond aux limites d'élasticité de la construction tubulaire.

2.3.3.4 – Matériel

Acier de construction ou acier de construction allié, magnétique.

- Suspension	Article 2.10
- Brakes	Article 2.11
- Steering	Article 2.12
- Seat	Article 2.13
- Pedals	Article 2.14
- Accelerator	Article 2.15
- Engine	Article 2.16
- Inlet silencer	Article 2.17
- Exhaust	Article 2.18
- Noise	Article 2.19
- Fuel tank	Article 2.20
- Fuel and oxidant	Article 2.21
- Wheels: rims and tyres	Article 2.22
- Starting	Article 2.23
- Racing numbers	Article 2.24
- Homologation	Article 2.25
- Timekeeping equipment and telemetry	Article 2.26

2.3) CHASSIS

2.3.1 – Description of the equipment parts

It is composed of:

- chassis frame
- chassis main parts
- chassis auxiliary parts: in order to make the kart more solid, special tubes and profiles (auxiliary parts) may be mounted. However, they must not present a risk for the safety of the Driver and of the other Competitors.

2.3.2 – Modifications and identification

Any modification to the homologated chassis is authorised except regarding the:

- indications on the Homologation Form,
- indications mentioned in the Technical Regulations.

2.3.3 – Chassis frame

2.3.3.1 – Function

- It constitutes above all the main supporting element of the vehicle.
- It serves as the rigid connection of the corresponding main parts of the chassis and for the incorporation of the auxiliary parts.
- It gives the kart the necessary solidity for possible forces occurring when it is in motion.

2.3.3.2 – Description

The chassis frame is the central and supporting part of the whole kart. It must be sufficiently resistant to be able to absorb the charges produced when the kart is in motion.

2.3.3.3 – Requirements

- "Magnetised" steel tubular construction with a cylindrical section. One piece with welded parts that cannot be dismantled.
- Without connections (mobile in 1, 2 or 3 axes).
- The flexibility of the chassis frame corresponds to the elasticity limits of the tubular construction.

2.3.3.4 – Material

Magnetic structural steel or structural steel alloy.

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 (dessin technique n°1)

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 existantes, pièces de connexion avant et arrière.

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.

L'épaisseur de l'arbre arrière doit être en tout point (sauf dans les logements de clavettes) au minimum de:

Equivalence des épaisseurs / diamètres externes

Diamètre externe max. (mm)	Épaisseur min. (mm)
50	1.9
49	2.0
48	2.0
47	2.1
46	2.2
45	2.3
44	2.4
43	2.5
42	2.6
41	2.8
40	2.9
39	3.1
38	3.2
37	3.4
36	3.6
35	3.8
34	4.0
33	4.2
32	4.4
31	4.7
30	4.9
29	5.2
28	Plein
27	Plein
26	Plein
25	Plein

2.3.4 – Chassis main parts

2.3.4.1 – Fonction

Transmission of the track forces to the chassis frame only through the tyres.

2.3.4.2 – Description (technical drawing No. 1)

All the parts which transmit the track forces to the chassis frame only through the tyres:

- rims with support
- rear axle
- steering knuckle
- king pin
- front and rear axles supports.
- If they exist, front and rear connecting parts.

2.3.4.3 – Requirements

All the chassis main parts must be solidly attached to one another or to the chassis frame.

A rigid construction is necessary, no articulations (mobile in 1, 2 or 3 axes).

Articulated connections are only authorised for the conventional support of the steering knuckle and for steering. Any other device with the function of articulation in 1, 2 or 3 axes is forbidden.

Any hydraulic or pneumatic absorbing device against oscillations is forbidden.

The rear shaft (axle) must have a maximum external diameter of 50 mm and a minimum wall thickness of 1.9 mm at all points.

The rear shaft thickness must at all points (except in key housings) be as a minimum:

Equivalence of thickness / external diameters

Max. external diameter (mm)	Min. thickness (mm)
50	1.9
49	2.0
48	2.0
47	2.1
46	2.2
45	2.3
44	2.4
43	2.5
42	2.6
41	2.8
40	2.9
39	3.1
38	3.2
37	3.4
36	3.6
35	3.8
34	4.0
33	4.2
32	4.4
31	4.7
30	4.9
29	5.2
28	Full
27	Full
26	Full
25	Full

Pour les catégories Superkart, l'arbre arrière (essieu) doit avoir un diamètre extérieur maximum de 40 mm et une épaisseur de paroi minimum en tout point de 2,5 mm.

2.3.4.4 – Croquis du châssis-cadre et des pièces principales du châssis:

Dessin technique n°1 en annexe.

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, 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
- freins, disques de freins

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) DIMENSIONS ET POIDS

2.4.1 – Spécifications techniques

Empattement:	minimum: 101 cm (sauf en Superkart: 106 cm) maximum: 107 cm (sauf en Superkart: 127 cm).
Voie:	au minimum les 2/3 de l'empattement utilisé.
Longueur hors-tout:	182 cm maximum sans carénage frontal et/ou arrière (exception pour longs circuits: 210 cm maximum).
Largeur hors-tout:	140 cm maximum, sauf en ICA-J et KF3: 136 cm maximum.
Hauteur:	65 cm maximum par rapport au sol, siège exclu.

Aucun élément ne doit dépasser du quadrilatère formé par le carénage avant, le pare-chocs arrière et les roues.

2.4.2 – Poids

Les poids indiqués sont des minima absolus qui doivent pouvoir être contrôlés à tout moment lors d'une compétition et lus sur l'affichage de la balance quelle que soit sa précision de mesure, le Pilote étant équipé normalement pour la course (casque, lunettes, gants et chaussures).

For the Superkart categories, the rear shaft (axle) must have a maximum external diameter of 40 mm and a minimum wall thickness at all points of 2.5 mm.

2.3.4.4 – Sketch of the chassis frame and of the chassis main parts:

Technical drawing No. 1 appended.

2.3.5 – Chassis auxiliary parts

3.5.1 – Function

All elements contributing to the proper functioning of the kart, as well as facultative devices, subject to their being in conformity with the regulations, with the exception of the chassis main parts.

Auxiliary parts must not have the function of transmitting forces from the track to the chassis frame.

2.3.5.2 – Description

Attachment of brakes, engine, exhaust, steering, seat, pedals, bumpers and inlet silencer:

- ballast
- all devices and connections
- all plates and springs
- other attachment points
- reinforcement tubing and sections
- brakes, brake discs

2.3.5.3 – Requirements

Auxiliary parts must be solidly fixed. Flexible connections are authorised.

All the elements contributing to the normal functioning of the kart must comply with the Regulations. These parts must be mounted in order not to fall off while the kart is in motion.

2.4) DIMENSIONS AND WEIGHT

2.4.1 – Technical specifications

Wheelbase:	minimum: 101 cm (except in Superkart: 106 cm) maximum: 107 cm (except in Superkart: 127 cm)
Track:	at least 2/3 of the wheelbase used.
Overall length:	182 cm maximum without a front and/or rear fairing (except for long circuits: 210 cm maximum).
Overall width:	140 cm maximum, except in ICA-J & KF3: 136 cm maximum.
Height:	65 cm maximum from the ground, seat excluded.

No part may project beyond the quadrilateral formed by the front fairing, rear bumper and the wheels.

2.4.2 – Weight

The weights given are absolute minima and it must be possible to check them at any moment of a competition and read on the display of the scales whatever their measuring precision, the Driver being normally equipped for the race (helmet, goggles, gloves and shoes).

Toute infraction constatée lors d'un contrôle inopiné, en cours ou en fin d'épreuve, entraîne obligatoirement l'exclusion du Pilote et/ou Concurrent pour la Manche concernée, les Essais Qualificatifs ou la Course.

2.4.3 – Lest

Il est permis d'ajuster le poids du kart par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides, fixés sur le châssis ou sur le siège, au moyen d'outils avec au moins deux boulons de diamètre 6 mm minimum.

2.5) PARE-CHOCES

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

Pour toutes les catégories sauf en Superkart, ils doivent être homologués avec les carrosseries.
(Voir dessin technique n°2a)

2.5.1 - Pare-chocs avant

2.5.1.1 - Circuits courts

- * Le pare-chocs avant doit consister en 2 éléments minimum.
- * Une barre supérieure d'un diamètre minimum de 16 mm en acier et une barre inférieure d'un diamètre de 20 mm en acier et reliées entre elles.
- * Ces 2 éléments doivent être indépendants des fixations des pédales.
- * Le pare-chocs avant doit permettre la fixation du carénage avant obligatoire.
- * Il doit être fixé au châssis-cadre par 4 points.
- * Porte-à-faux avant: 350 mm minimum.
- * Largeur de la barre inférieure: 300 mm droit minimum par rapport à l'axe longitudinal du kart.
- * Les fixations de la barre inférieure doivent être parallèles (dans les 2 plans horizontal et vertical) à l'axe du châssis et permettre un emboîtement (système de fixation au châssis-cadre) de 50 mm des pare-chocs; elles doivent être distantes de 450 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart à une hauteur de 90 +/- 20 mm par rapport au sol.
- * Largeur de la barre supérieure: 400 mm droit minimum par rapport à l'axe longitudinal du kart.
- * Hauteur de la barre supérieure: 200 mm minimum et 250 mm maximum par rapport au sol.
- * Les fixations de la barre supérieure doivent être distantes de 550 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart.
- * Les fixations de la barre supérieure et de la barre inférieure doivent être soudées au châssis-cadre.

2.5.1.2 - Circuits longs

Hauteur par rapport au sol: 150 mm minimum. A monter parallèlement au-dessus de l'élément avant du châssis. Le pare-chocs doit consister en un ou plusieurs tubes d'un diamètre minimum de 15 mm soudés entre eux. Il doit permettre la fixation du carénage avant obligatoire.

2.5.2 - Pare-chocs arrière

2.5.2.1 - Circuits courts

- * Composé au minimum d'une barre anti-encastrement d'un diamètre minimum de 16 mm et d'une barre

Any infringement found during a random check during or at the end of an event shall result in the Driver and/or Entrant being excluded from that particular Heat, Qualifying Practice or Race.

2.4.3 – Ballast

It is authorised to adjust the weight of the kart with one or several ballasts subject to their being solid blocks, fixed to the chassis or to the seat by means of tools with at least two bolts of a minimum diameter of 6 mm.

2.5) BUMPERS

They are compulsory front, rear and side protections. These bumpers must be made of magnetic steel.

*For all categories except in Superkart, they must be homologated with the bodyworks.
(See technical drawing No. 2a)*

2.5.1 - Front bumper

2.5.1.1 - Short circuits

- * *The front bumper must consist in at least 2 steel elements.*
- * *A steel upper bar with a minimum diameter of 16 mm and a steel lower bar with a minimum diameter of 20 mm, both bars being connected together.*
- * *These 2 elements must be independent from the attachment of the pedals.*
- * *The front bumper must permit the attachment of the mandatory front fairing.*
- * *It must be attached to the chassis-frame by 4 points.*
- * *Front overhang: 350 mm minimum.*
- * *Width of the lower bar: straight and 300 mm minimum in relation to the longitudinal axis of the kart.*
- * *The attachments of the lower bar must be parallel (in both horizontal and vertical planes) to the axis of the chassis and permit a fitting (system of attachment to the chassis-frame) of 50 mm of the bumpers; they must be 450 mm apart and centred in relation to the longitudinal axis of the kart at a height of 90 +/- 20 mm from the ground.*
- * *Width of the upper bar: straight and 400 mm minimum in relation to the longitudinal axis of the kart.*
- * *Height of the upper bar: 200 mm minimum and 250 mm maximum from the ground.*
- * *The attachments of the upper bar must be 550 mm apart and centred in relation to the longitudinal axis of the kart.*
- * *The attachments of the upper bar and the lower bar must be welded to the chassis-frame.*

2.5.1.2 - Long circuits

Height from ground: 150 mm minimum. To be mounted in parallel above the chassis front member. The bumper must consist in one or several tubes of minimum 15 mm diameter welded together. It must allow the attachment of the compulsory front fairing.

2.5.2 - Rear bumper

2.5.2.1 - Shorts circuits

- * *Composed as a minimum of an anti-interlocking bar with a minimum diameter of 16 mm and of a top bar with*

supérieure d'un diamètre minimum de 16 mm. L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum (éventuellement par un système souple) sur les 2 tubes principaux du châssis.

* Hauteur: au maximum le plan passant par le haut des roues avant et arrière; au minimum à 200 mm du sol pour la barre supérieure et à 80 mm +/- 20 mm du sol pour la barre anti-encastrement.

* Largeur 600 mm minimum.

* Porte-à-faux arrière: 400 mm maximum.

2.5.2.2 - Circuits longs

Obligatoire et composé d'au moins une barre d'un diamètre de 18 mm minimum et d'une épaisseur de 1,5 mm minimum, située à une distance par rapport au sol de 150 +/- 20 mm. L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum, éventuellement par un système souple, et doit avoir une largeur minimale de 1 100 mm et maximale égale à la voie arrière du kart. Ses extrémités ne peuvent présenter aucune partie anguleuse et doivent comporter un cintrage d'un rayon minimum de 60 mm.

2.5.3 - Protection des roues arrière

* Elle est obligatoire et homologuée par la CIK-FIA après avoir satisfait aux tests d'homologation, pour toutes les catégories (sauf en Superkart).

* Il n'est pas permis de modifier le châssis pour monter la protection arrière (seul le Constructeur du châssis peut donner l'autorisation de le modifier, en conformité avec la Fiche d'Homologation et les éventuelles Extensions).

* La conception et le fonctionnement de la protection arrière doivent être approuvés par le Groupe de Travail Technique de la CIK-FIA.

* 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.

* Ecart entre l'avant de la protection arrière et la surface des roues arrière 15 mm minimum, 50 mm maximum.

* Largeur minimum: 1 340 mm.

* Largeur maximum: celle de la largeur arrière hors-tout, à tout moment et dans toutes les conditions.

* Garde au sol: minimum 25 mm, maximum 60 mm en 3 emplacements minimum d'une largeur minimum de 200 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et l'axe médian du châssis.

* Elle doit être d'une hauteur de 200 mm minimum au-dessus du sol et présenter à l'arrière une surface verticale (+0°/-5°) de 100 mm minimum de haut immédiatement au-dessus de la garde au sol, mesurée en 3 emplacements minimum d'une largeur minimum de 200 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et l'axe médian du châssis (selon dessin technique n° 2c).

* Porte-à-faux arrière: 400 mm maximum.

a minimum diameter of 16 mm. The whole unit must be fastened to the frame in at least 2 points (possibly by means of a flexible system) on the 2 main tubes of the chassis.

* Height: the plane through the top of the front and rear wheels as a maximum; 200 mm from the ground as a minimum for the upper bar and 80 mm +/- 20 mm from the ground for the anti-interlocking bar.

* Minimum width: 600 mm.

* Rear overhang: 400 mm maximum.

2.5.2.2 - Long circuits

Mandatory and composed of at least one bar with a minimum diameter of 18 mm and a minimum thickness of 1.5 mm, located at a height to ground of 150 +/-20 mm. The unit must be fixed to the frame in at least 2 points, possibly by a supple system, and must be 1,100 mm wide as a minimum; its maximum width is equal to the rear track of the kart. Its ends may not have any angular part and shall comprise a bending with a minimum radius of 60 mm.

2.5.3 - Rear wheel protection

* For all categories (except in Superkart), it is mandatory and homologated by the CIK-FIA after having passed the homologation tests.

* It is not permitted to modify the chassis to fit the rear protection (chassis modification only allowed by the Manufacturer of the chassis, in the respect of the Homologation Form and of possible Extensions).

* The design and functioning of the rear protection must be approved by the CIK-FIA Technical Working Group.

* The rear protection must be made of hollow plastic moulded in one piece and must not present any danger as regards safety. Furthermore, the structure must be moulded plastic without foam filling, and the wall thickness must be constant in order to provide uniform strength.

* It may under no circumstances be situated above the plane through the top of the rear tyres.

* The surface(s) of the rear protection must be uniform and smooth; the rear protection must not comprise holes or cuttings other than those necessary for its attachment and/or present at the homologation.

* Gap between the front of the rear protection and the rear wheels surface: 15 mm minimum, 50 mm maximum.

* Minimum width: 1,340 mm.

* Maximum width: that of the overall rear width, at any time and in all circumstances.

* Ground clearance: 25 mm minimum, 60 mm maximum in a minimum of 3 spaces of a width of 200 mm minimum, situated in the extension of the rear wheels and the centre line of the chassis.

* It must have a minimum height of 200 mm above the ground and have at the rear a vertical surface (+0°/-5°) with a minimum height of 100 mm immediately above the ground clearance, measured in a minimum of 3 spaces of a width of 200 mm minimum, situated in the extension of the rear wheels and the centre line of the chassis (according to technical drawing No. 2c).

* Rear overhang: 400 mm maximum.

* L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum par des supports homologués avec la protection et réalisés en plastique, acier ou aluminium (éventuellement par un système souple) sur les 2 tubes principaux du châssis, ou sur le pare-chocs actuel (barre supérieure et barre anti-encastrement, Article 2 point 5.2), et il doit pouvoir être monté sur tous les châssis homologués (respect des cotes F homologuées variant de 620 à 700 mm).

* L'utilisation d'un carénage arrière intégral répondant aux dimensions physiques du pare-chocs arrière rend facultatif le montage de la barre anti-encastrement et de la barre supérieure.

Dans toutes conditions, la protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des roues arrière.

2.5.4 - Pare-chocs latéraux

* Ils doivent être composés d'une barre supérieure et d'une barre inférieure.

* Ils doivent permettre la fixation de la carrosserie latérale obligatoire.

* Ils doivent avoir un diamètre de 20 mm.

* Ils doivent être fixés au châssis-cadre par 2 points.

* Ces 2 fixations doivent être parallèles au sol et perpendiculaires à l'axe du châssis; elles doivent permettre un emboîtement (système de fixation au châssis-cadre) de 50 mm minimum des pare-chocs et être distantes de 500 mm.

* Longueur rectiligne minimum des barres:

400 mm pour la barre inférieure

300 mm pour la barre supérieure.

* Hauteur de la barre supérieure: 160 mm minimum par rapport au sol.

* Leur largeur extérieure doit être par rapport à l'axe longitudinal du kart de:

500 +/- 20 mm pour la barre inférieure

500 +100/-20 mm pour la barre supérieure.

Ces pare-chocs latéraux ne sont pas obligatoires en Superkart, sauf en cas d'utilisation d'un réservoir latéral (voir Article 2.20).

2.6) PLANCHER

Il doit y avoir un plancher en matériau rigide, uniquement depuis la traverse centrale du châssis-cadre jusqu'à l'avant du châssis-cadre.

Il doit être bordé latéralement par un tube ou un rebord empêchant les pieds du Pilote de glisser de la plate-forme. S'il est ajouré, les trous ne doivent pas avoir un diamètre supérieur à 10 mm et ils doivent être distants d'au minimum quatre fois leur diamètre.

2.7) CARROSSERIE

2.7.1 - Carrosserie pour toutes les catégories sur circuits courts

2.7.1.1 - Définition

La carrosserie est constituée de toutes les parties du kart léchées par les filets d'air, à l'exception des pièces mécaniques telles que définies à l'Article 2.3, du réservoir et des porte-numéros.

La carrosserie doit être d'un fini irréprochable et ne présenter aucun caractère provisoire ni aucune arête vive.

* The unit must be attached to the frame in at least 2 points by supports homologated with the protection and made of plastic, steel or aluminium (possibly by a supple system) on the 2 main tubes of the chassis, or on the currently used bumper (upper bar and anti-interlocking bar, Article 2 point 5.2), and it must be possible to install it on all homologated chassis (respecting the homologated F dimensions which vary from 620 to 700 mm).

* If a full rear fairing complying with the physical dimensions of the rear bumper is used, mounting the anti-interlocking bar and the upper bar is optional.

In all conditions, the rear protection must at no time protrude beyond the external plane of the rear wheels

2.5.4 - Side bumpers

* They must be composed of an upper bar and of a lower bar.

* They must allow the attachment of the mandatory side bodywork.

* They must have a diameter of 20 mm.

* They must be attached to the chassis-frame by 2 points.

* These 2 attachments must be parallel to the ground and perpendicular to the axis of the chassis; they must allow a fitting (system of attachment to the chassis-frame) of the bumpers of 50 mm minimum, and they must be 500 mm apart.

* Minimum straight length of the bars:

400 mm for the lower bar

300 mm for the upper bar.

* Height of the upper bar: minimum 160 mm from the ground.

* Their external width must be in relation to the longitudinal axis of the kart:

500 +/- 20 mm for the lower bar

500 +100/-20 mm for the upper bar.

These side bumpers are not mandatory in Superkart, except if a side fuel tank (see Article 2.20).

2.6) FLOOR TRAY

There must be a floor tray made of rigid material that stretches only from the central strut of the chassis frame to the front of the chassis frame.

It must be laterally edged by a tube or a rim preventing the Driver's feet from sliding off the platform.

If it is perforated, the holes must not have a diameter of more than 10 mm and they must be apart by four times their diameter as a minimum.

2.7) BODYWORK

2.7.1 - Bodywork for all categories on short circuits

2.7.1.1 - Definition

The bodywork is made up of all parts of the kart that are in contact with air, other than mechanical parts as defined under Article 2.3, the fuel tank and number plates.

The bodywork must be impeccably finished, in no way of a make-shift nature and without any sharp angles. The

Le rayon minimum des angles et des coins est de 5 mm.

2.7.1.2 - Carrosserie

Elle est constituée obligatoirement pour toutes les catégories de deux carrosseries latérales, d'un carénage avant, d'un panneau frontal et d'une protection des roues arrière (voir dessin technique n° 2b).

La carrosserie doit être homologuée par la CIK-FIA. Aucun élément de la carrosserie ne peut être utilisé en tant que réservoir de carburant ou de fixation pour le lest. Aucune découpe des éléments de carrosseries n'est autorisée.

2.7.1.3 - Matériaux

Non métallique; fibre de carbone, Kevlar et fibre de verre sont interdits, sauf en Superkart. Dans toutes les catégories, s'il s'agit de plastique, il doit être éparpillable et ne présenter aucun angle vif en cas de rupture.

2.7.1.4 - Carrosseries latérales

* Elles ne doivent à aucun moment être situées au-dessus du plan passant par le haut des pneus avant et arrière, ni à l'extérieur du plan passant par l'extérieur des roues avant et arrière (roues avant non braquées). En cas de "Course par temps de pluie", les carrosseries latérales ne peuvent être situées au-delà du plan passant par le bord extérieur des roues arrière.

* Elles ne peuvent se trouver en retrait de plus de 40 mm du plan vertical passant par les deux bords extérieurs des roues (roues avant non braquées).

* Elles doivent avoir une garde au sol de 25 mm minimum et de 60 mm maximum.

* La surface des carrosseries latérales doit être uniforme et lisse; elle ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux nécessaires à leurs fixations et au passage de l'arbre du démarreur extérieur en ICA-J.

* Écart entre l'avant des carrosseries latérales et les roues avant: 150 mm maximum.

* Écart entre l'arrière des carrosseries latérales et les roues arrière: 60 mm maximum.

* Aucune partie des carrosseries latérales ne pourra couvrir une partie du Pilote assis en position normale de conduite.

* Les carrosseries latérales ne doivent pas se superposer au châssis-cadre vu du dessous.

* Elles doivent comporter sur leur face extérieure une surface verticale (dans une tolérance de +/- 5° par rapport à un plan vertical théorique) de 100 mm de haut au minimum et de 400 mm de long au minimum, située immédiatement au-dessus de la garde au sol.

* Elles ne doivent pas pouvoir retenir eau, gravier ou toute autre substance.

* Elles doivent être fixées solidement sur les pare-chocs latéraux.

* Sur leur surface verticale arrière près des roues, un emplacement doit être prévu pour les numéros de compétition.

2.7.1.5 - Carénage avant

* À aucun moment il ne doit être situé au-dessus du plan

minimum radius of any angles or corners is 5 mm.

2.7.1.2 - Bodywork

For all categories, it must be made up of two side bodyworks, one front fairing, one front panel and one possible rear wheel protection (see technical drawing No. 2b).

The bodywork must be homologated by the CIK-FIA. No element of the bodywork may be used as fuel tank or for the attachment of ballast.

No cutting of bodywork elements is allowed.

2.7.1.3 - Materials

Non-metallic; carbon fibre, Kevlar and glass fibre are forbidden, except in Superkart. In all categories, if plastic is used, it must not be possible to splinter it and it shall not have any sharp angles as a result of a possible breakage.

2.7.1.4 - Side bodyworks

** They must under no circumstances be located either above the plane through the top of the front and rear tyres or beyond the plane through the external part of the front and rear wheels (with the front wheels in the straight ahead position). In the case of a "Wet race", side bodywork may not be located outside the plane passing through the outer edge of the rear wheels.*

** They may not be located inside the vertical plane through the two external edges of the wheels (with the front wheels in the straight ahead position) by more than 40 mm.*

** They must have a ground clearance of 25 mm minimum and of 60 mm maximum.*

** The surface of the side bodyworks must be uniform and smooth; it must not comprise holes or cuttings other than those necessary for their attachment and, in ICA-J, for the passage of the external starter shaft.*

** Gap between the front of the side bodyworks and the front wheels: 150 mm maximum.*

** Gap between the back of the side bodyworks and the rear wheels: 60 mm maximum.*

** No part of the side bodyworks may cover any part of the Driver seated in his normal driving position.*

** The side bodyworks must not overlap the chassis-frame seen from underneath.*

** On their outer side they must comprise a vertical surface (with a tolerance of +/- 5° in relation to the theoretical vertical plane) with a minimum height of 100 mm and a minimum length of 400 mm located immediately above the ground clearance.*

** They must not be able to hold back water, gravel or any other substance.*

** They must be solidly attached to the side bumpers.*

** On their rear vertical surface close to the wheels there must be a space for competition numbers.*

2.7.1.5 - Front fairing

** It may under no circumstances be located above the*

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.

2.7.1.6 - Panneau frontal

- * Il ne doit pas être situé au-dessus du plan horizontal passant par le haut du volant.
- * Il doit laisser un espace d'au moins 50 mm avec le volant et ne pas s'étendre au-delà du carénage avant.
- * Il ne doit pas gêner le fonctionnement normal des pédales ni couvrir une partie quelconque des pieds dans la position normale de conduite.
- * Sa largeur est de 250 mm minimum et 300 mm maximum.
- * Il doit être fixé solidement en bas à la partie avant du châssis-cadre directement ou indirectement. En haut, il doit être solidement fixé au support de la colonne de direction par une ou plusieurs barre(s) indépendante(s).
- * Un emplacement pour les numéros de compétition doit être prévu sur le panneau frontal.

2.7.2 – Carrosserie en Superkart, Intercontinental E, KZ1 et KZ2 sur longs circuits

Aucune partie de la carrosserie, y compris les ailerons et les plaques de terminaison, ne devra:

- être plus haute que 60 cm par rapport au sol (à l'exception d'une structure conçue exclusivement comme appui-tête sans qu'un effet aérodynamique soit possible),
- dépasser le pare-chocs arrière,
- être plus près du sol que le plancher,
- dépasser latéralement l'extérieur des roues avant et arrière (les roues avant non braquées), sauf s'il s'agit d'une course par temps de pluie,
- excéder la largeur de 140 cm,
- avoir un espace inférieur à 25 mm entre les pneus et toute partie de la carrosserie.

La carrosserie, la bulle et l'aileron doivent être d'un matériau non métallique. Si une carrosserie complète et une bulle sont utilisées, la bulle ne sera pas fixée à la carrosserie par plus de quatre attaches à déclenchement rapide, sans autre dispositif de fixation. Si la bulle est une structure séparée, sa largeur maximale sera de 50 cm et celle du cadre de fixation, de 25 cm.

La bulle ne doit pas être située au-dessus du plan horizontal passant par le haut du volant, ni à moins de 5 cm d'une partie quelconque du volant.
Dans sa partie inférieure, la bulle devra se terminer

plane through the top of the front wheels.

- * It must not comprise any sharp edges.
- * Its minimum width is 1,000 mm and its maximum width is the external width of the front wheel/axle unit.
- * Maximum gap between the front wheels and the back of the fairing: 150 mm.
- * Front overhang: 650 mm maximum.
- * The fairing must comprise on its front side a vertical surface (with a tolerance of +/- 5° in relation to the theoretical vertical plane) with a minimum height of 80 mm and a minimum length of 300 mm located immediately above the ground clearance.
- * The fairing must not be able to hold back water, gravel or any other substance.

2.7.1.6 - Front panel

- * It must not be located above the horizontal plane through the top of the steering wheel.
- * It must allow a gap of at least 50 mm between it and the steering wheel and it must not protrude beyond the front fairing.
- * It must neither impede the normal functioning of the pedals nor cover any part of the feet in the normal driving position.
- * Its width is 250 mm minimum and 300 mm maximum.
- * Its lower part must be solidly attached to the front part of the chassis-frame directly or indirectly. Its top part must be solidly attached to the steering column support with one or several independent bar(s).
- * A space for competition numbers must be provided for on the front panel.

2.7.2 – Bodywork for Superkart, Intercontinental E, KZ1 and KZ2 on long circuits

No part of the bodywork including wings and end plates shall:

- be higher than 60 cm from the ground (except for structures solely designed as head-rests with no possible aerodynamic effect),
- extend beyond the rear bumper,
- be nearer the ground than the floor tray,
- extend laterally beyond the outside of the rear and front wheels (with the front wheels in the straight ahead position), except in the case of a wet race,
- have a width of more than 140 cm,
- have a gap of less than 25 mm between any part of the bodywork and the tyres.

Bodywork, bubble-shield and wing must be of a non-metallic material. Should a complete bodywork and bubble-shield be used, the bubble-shield shall be connected to the bodywork by no more than four quick release clips and shall have no other fixing device. Should the bubble-shield be a separate structure, its maximum width shall be 50 cm and the maximum width of its fixing frame 25 cm.

The bubble-shield must neither be located above the horizontal plane passing through the top of the steering wheel nor be less than 5 cm from any part of the steering wheel. At the bottom the bubble-shield shall end symmetrically

symétriquement à au moins 15 cm de toute pédale dans sa position normale de repos et devra exposer (ne pas couvrir) les pieds et les chevilles.
Dans tous les cas, lorsque la bulle est retirée, aucune partie de la carrosserie ne couvrira une partie quelconque du Pilote assis en position normale, vu de dessus.

L'avant du nez de la carrosserie ne doit pas constituer un angle aigu, mais il doit avoir un rayon de 20 mm au minimum.
Le profilage avant doit être fait de telle manière que le pare-chocs avant puisse se conformer aux exigences du présent article; il ne doit pas dépasser en largeur les roues avant non braquées.

Le plancher sera d'une construction plane et devra présenter un bord arrondi. 23 cm en avant de l'axe arrière, le plancher peut présenter un angle l'orientant vers le haut (extracteur). Si ce dernier présente une ou deux dérives latérales, celles-ci ne doivent pas dépasser le plan formé par la partie plane du plancher. Ni le plancher ni toute autre partie de la carrosserie ne ressemblera de quelque façon que ce soit à une jupe.
Il ne dépassera ni le pare-chocs avant ni le pare-chocs arrière. Sa largeur sera conforme et ne dépassera pas les dimensions de la carrosserie, y compris les ailerons et les plaques de terminaison. Il n'est pas permis de pratiquer des trous d'allègement dans le plancher.

2.8) 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, sauf s'il s'agit d'un système approuvé par la CIK-FIA.

2.9) PARE-CHAÎNE / COURROIE

Il est obligatoire et devra recouvrir efficacement le pignon et la couronne jusqu'à la hauteur de l'axe de la couronne. Un carter intégral enveloppant entièrement le pignon, la chaîne et la couronne est obligatoire dans toutes les catégories sans boîte de vitesses.

2.10) SUSPENSION

Tout dispositif de suspension, élastique ou articulé, est interdit.
Les dispositifs d'amortisseurs hydrauliques, pneumatiques ou mécaniques sont interdits sur tout le kart.

2.11) FREINS

Ils doivent être homologués par la CIK-FIA (sauf en Formule Super A, Formule Monde et Superkart).
Les freins doivent être hydrauliques. La commande de frein [liaison entre la pédale et la(les) pompe(s)] doit être doublée (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 actionnés manuellement sont réservés aux catégories sans boîte de vitesses.
Pour les catégories sans boîte de vitesses, ils doivent agir simultanément, au moins sur les deux roues arrière.
Pour les catégories KF3 et ICA-Junior, tout système de

15 cm minimum from the pedals in the normal resting position and shall expose (not cover) the feet and the ankles.

In all cases, when the bubble-shield is removed, no part of the bodywork shall cover any part of the Driver seated in the normal position seen from the above.

The front of the nose of the bodywork must not constitute a sharp angle but must have a minimum radius of 20 mm. Front fairings must be such that it is possible for the front bumper to comply with the requirements of this article and must not be wider than the front wheels when in a straight ahead position.

The floor tray shall be of flat construction and must have a curved beading edge. From 23 cm ahead of the rear shaft, the floor tray may have an angle orienting it upwards (extractor). If the latter has one or two side fins, they must not protrude beyond the plane formed by the flat part of the floor tray. Neither the floor tray nor any other part of the bodywork shall in any way resemble a skirt.

It shall not extend beyond either front or rear bumpers. Its width shall conform to and not exceed the dimensions of the bodywork including wings and end plates. It is not allowed to cut lightening holes in the floor tray.

2.8) TRANSMISSION

Shall always be to the rear wheels. The method is free but any type of differential, whether through the axle, the wheel mounting hub or by any other means, is prohibited. Any device for chain lubrication is forbidden, except in the case of a system approved by the CIK-FIA.

2.9) CHAIN GUARD / DRIVING BELT

It is compulsory and must efficiently cover the sprocket and the crown-wheel down to the centre of the crownwheel axis. A full protection totally covering the sprocket, the chain and the crown-wheel is mandatory in all categories without a gearbox.

2.10) SUSPENSION

All suspension devices, either elastic or hinged, are prohibited.
Hydraulic, pneumatic or mechanical suspension devices are forbidden on all the kart.

2.11) BRAKES

The brakes must be homologated by the CIK-FIA (except in Formula Super A, World Formula & Superkart). Brakes must be hydraulic. The brake control [the link between the pedal and the pump(s)] must be doubled (if a cable is used, it must have a minimum Ø of 1.8 mm and be blocked with a cable clip of the flat clip type). Manually operated front brakes are reserved for categories without gearboxes.

For non-gearbox categories, they must work on at least both rear wheels simultaneously.

For the KF3 and ICA-Junior categories, any brake system

frein agissant sur les roues avant est interdit. Pour les catégories avec boîte de vitesses, ils doivent fonctionner sur les quatre roues, avec des systèmes d'opération indépendants avant et arrière. Dans le cas où l'un des systèmes ne fonctionnerait pas, l'autre doit garantir le fonctionnement sur deux roues, avant ou arrière. En Superkart et Intercontinental E, tout dispositif de freinage par câble est interdit et un feu de stop est recommandé. Les disques de freins en carbone sont interdits. Un patin de protection efficace du disque de frein arrière (en Teflon, Nylon, Delrin, fibre de carbone, Kevlar ou Rilsan) est obligatoire dans toutes les catégories si le disque de frein dépasse en dessous des tubes principaux du châssis-cadre. Cette protection doit être placée latéralement par rapport au disque dans le sens longitudinal du châssis ou sous le disque.

2.12) 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 (voir dessin technique n° 8).

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.

En Superkart et ICE, les fusées de roues ne doivent pas être chromées ou galvanisées.

2.13) 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.

Les sièges pour les Superkarts doivent incorporer un appui-tête. Dans toutes les autres catégories, les plaques de renfort des supports de sièges sont obligatoires pour la partie supérieure du siège entre les supports de siège et le siège lui-même. Ces renforts doivent avoir une épaisseur minimum de 1,5 mm, une superficie minimum de 13 cm² ou un diamètre minimum de 40 mm. Tous les supports doivent être boulonnés ou soudés à chaque extrémité et, si ces supports ne sont pas utilisés, ils doivent être démontés du cadre et du siège.

2.14) 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. En Superkart et ICE seulement, la pédale de frein et tous les éléments actionnant le maître-cylindre doivent être en acier d'une résistance suffisante pour supporter les forces appliquées.

working on the front wheels is banned.

For gearbox categories, they must work on all four wheels and must have independent front and rear operating systems. Should one of the systems fail, the other must guarantee braking on two front or rear wheels. In Superkart and Intercontinental E, cable operated braking devices are prohibited and a brake light is recommended.

Carbon brake discs are forbidden.

An efficient rear brake disc protective pad (in Teflon, Nylon, Delrin, carbon fibre, Kevlar or Rilsan) is mandatory in all categories if the brake disc protrudes below the main tubes of the chassis-frame. This protection must be placed sideways in relation to the disc in the longitudinal axis of the chassis or under the disc.

2.12) STEERING

Must be controlled by a steering wheel which a continuous rim not incorporating any reflex angles in its basic shape.

The upper and lower 1/3 of the circumference may be straight or of a different radius to the rest of the wheel.

Any device mounted on the steering wheel must not protrude by more than 20 mm from the plane forward of the steering wheel and must not have sharp edges (see technical drawing No. 8).

Flexible steering controls by cable or chain are forbidden.

All parts of the steering must have a method of attachment offering maximum safety (split pins, self-locking nuts or burred bolts).

The steering column must have a minimum diameter of 18 mm and a minimum wall thickness of 1.8 mm.

It must be mounted with a safety clip system for the lower bearing restraint nut.

In Superkart and ICE, stub axles must not be chrome-plated or galvanised.

2.13) SEAT

The Driver's seat must be so designed that it is located to prevent the Driver from moving towards the sides or front when cornering or braking.

Seats for Superkarts must incorporate a head-rest. In all other categories, the seat support reinforcement plates are mandatory for the upper part of the seat. Reinforcement must have a minimum thickness of 1.5 mm, a minimum surface of 13 sq cm or a minimum diameter of 40 mm.

All supports must be bolted or welded at each end and if these supports are not used they must be removed from the frame and from the seat.

2.14) PEDALS

Whatever the position of the pedals, they must never protrude forward of the chassis including the bumper.

Pedals must be placed in front of the master cylinder.

In Superkart and ICE only, the brake pedal and all the parts operating the master cylinder must be made of steel and must be strong enough to withstand the forces applied.

2.15) 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.

2.16) MOTEUR

2.16.1 – Généralités

Par moteur, est entendu l'ensemble propulseur du véhicule en état de marche, comprenant un bloc cylindre, un carter, éventuellement une boîte de vitesses, un système d'allumage, un ou plusieurs carburateurs et un silencieux d'échappement.

Tout système d'injection est interdit. La pulvérisation de produits autres que le carburant est interdite.
Le moteur ne devra pas comporter de compresseur ni de système quelconque de suralimentation. Pour la Formule Super A, FA, Superkart, ICA, KZ2, KZ1 et ICE, un système de refroidissement par air ou par liquide (seulement pour cylindre et culasse en 100 cm³) est autorisé. Seule l'eau est autorisée pour le refroidissement par liquide.

Les moteurs de KF4, KF3, KF2, KF1, KZ2, KZ1, FA, ICA et ICA-J devront être décrits dans un catalogue du Constructeur et faire l'objet d'une fiche descriptive dite «Fiche d'Homologation» d'après le modèle établi par la CIK-FIA; cette Fiche d'Homologation sera tamponnée et visée par l'ASN et la CIK-FIA (voir Règlement d'Homologation).

Les moteurs de Formule Monde, Superkart et ICE doivent être agréés par la CIK-FIA avec le catalogue officiel des pièces détachées du Constructeur (voir Règlement d'Agrément).

2.16.2 – Contrôle Technique

Un contrôle obligatoire sera effectué avant le départ.

Dans le cadre des Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA:

Dans toutes les catégories: un marquage des châssis, pièces principales des moteurs (1/2 carters inférieurs et cylindre) et pneus sera réalisé aux Vérifications Techniques. Pour tout le matériel utilisé faisant l'objet d'une homologation, chaque Concurrent devra être en mesure d'en présenter les Fiches d'Homologation.

En Superkart, seuls les châssis et 1/2 carters inférieurs des moteurs seront marqués lors des Vérifications Techniques.

2.16.3 – Cylindres

Pour tous les moteurs de 100 cm³, le cylindre ou la chemise doivent être en fonte sans aucun traitement de surface (chromage, nickasil, etc., sont interdits).
Pour les moteurs non chemisés, il est possible de réparer les cylindres par apport de matériau, mais non de pièces.
Culasse: il est autorisé de réparer le filetage de l'emplacement de la bougie par un heli-coil.

2.16.4 – Refroidissement par eau

Limité au cylindre, à la culasse et à un seul radiateur pour les moteurs 100 cm³, et limité à une seule pompe et un seul circuit sans aucune autre combinaison possible. Un

2.15) ACCELERATOR

The accelerator must be triggered off by a pedal equipped with a return spring.
A mechanical link is compulsory between the pedal and the carburettor.

2.16) ENGINE

2.16.1 – General

By engine is meant the propelling unit of the vehicle in running order, including a cylinder block, sump and possible gearbox, ignition system, carburettor(s) and exhaust silencer.

All systems of injection are forbidden. The spraying of products other than fuel is forbidden.
The engine shall not comprise a compressor or any supercharging system. For Formula Super A, FA, Superkart, ICA, KZ2, KZ1 and ICE, a cooling system (only for the cylinder and cylinder head in 100 cc) by air or liquid is authorised. Only water is authorised for liquid cooling.

KF4, KF3, KF2, KF1, KZ2, KZ1, FA, ICA and ICA-J engines must be described in the Manufacturer's catalogue and be the subject of a descriptive form called "Homologation Form" from the model established by the CIK-FIA. This Homologation Form shall be stamped and signed by the ASN and the CIK-FIA (see the Homologation Regulations).

World Formula, Superkart and ICE engines must be approved by the CIK-FIA with the Manufacturer's official spare parts catalogue (see the Approval Regulations).

2.16.2 – Scrutineering

A mandatory check will be carried out before the start.

In the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies:

In all categories: the chassis, main parts of engines (1/2 lower engine sumps and cylinder) and tyres will be marked at Scrutineering. For any used equipment which has been homologated, every Competitor shall be able to submit the relevant Homologation Forms.

In Superkart, only chassis and 1/2 lower engine sumps will be marked at Scrutineering.

2.16.3 – Cylinders

For all 100 cc engines the cylinder or sleeve must be in cast iron without surface treatment (chroming, nickasil, etc., are forbidden).
For unsleeved engines, repairing cylinders is allowed by addition of material but not of parts.
Cylinder head: it is allowed to replace the spark plug thread by a heli-coil.

2.16.4 – Water cooling

Limited to the cylinder, to the cylinder head, and one single radiator for the 100 cc engines, and limited to one single pump and one single circuit excluding any other

circuit interne supplémentaire servant au fonctionnement normal des thermostats est autorisé.

Pour toutes les catégories utilisant le refroidissement à eau, les radiateurs doivent se trouver au-dessus du châssis-cadre, à une hauteur maximum de 50 cm par rapport au sol, à une distance maximum de 55 cm en avant de l'axe des roues arrière (ou en arrière de l'axe des roues avant pour les catégories Superkart et ICE) et ne pas interférer avec le siège. En Superkart, tout radiateur placé à l'arrière ne pourra se trouver à moins de 150 mm des extrémités latérales du kart. Toute la tuyauterie doit être d'un matériau conçu de façon à résister à la chaleur (150°C) et à la pression (10 Bar). Pour la régulation de la température, il est permis de placer à l'avant ou à l'arrière du radiateur un système de masques (à l'exception de bandes adhésives). Le dispositif peut être mobile (réglable), mais il doit être non-amovible quand le kart est en marche et ne doit pas présenter d'éléments dangereux. Les systèmes de by-pass (type thermostat) mécaniques, y compris les canalisations de by-pass, sont autorisés.

2.16.5 – Pompe à eau

Pour les 2 Groupes, excepté en Superkart, KF4, KF3, KF2, KF1 et ICE, la pompe à eau doit être indépendante du moteur et être entraînée mécaniquement par l'axe des roues arrière.

2.16.6 – Carburateurs

Tout système d'injection est interdit. La pulvérisation de produits autres que le carburant est interdite. Pour toutes les catégories sans boîte de vitesses, un dispositif mécanique manuel additionnel de réglage par molettes crantées est autorisé (sans modification du carburateur, si celui-ci doit être homologué). L'adjonction d'un clapet, papillon ou guillotine commandé manuellement depuis le volant est autorisé au niveau du raccord entre le carburateur et le silencieux d'aspiration.

Esquisse carburateur FA, ICA, ICA-Junior, ICC-Sudam et ICC-Sudam-Junior: dessin technique n° 3 en annexe.
Esquisse carburateur KZ2 et KZ1 pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA en 2007/2008/2009: dessin technique n° 7 en annexe.

2.16.7 – Allumage

Pour tous les moteurs, sauf en KF4, KF3, KF2, KF1, Superkart et ICE, le système d'allumage utilisé doit être de type analogique et homologué par la CIK-FIA. Tout système d'allumage variable (système d'avancement et de retardement progressif) est interdit. Pour les moteurs KF4, KF3, KF2 et KF1, l'allumage doit être digital homologué avec limiteur de régime intégré. Tout système électronique permettant un auto-contrôle des paramètres de fonctionnement du moteur alors que le kart est en mouvement est interdit. Pour les allumages dont le rotor est extérieur et exposé, un système de protection enveloppant les parties tournantes devra être mis en place. Sur décision des Commissaires Sportifs, il sera possible d'interchanger l'allumage des Concurrents contre celui fourni par la CIK ou l'ASN concernée (mêmes modèles

possible combination. An additional inner circuit for the normal functioning of thermostats is allowed.

For all categories using water cooling, radiators must be placed above the chassis frame, at a maximum height of 50 cm from the ground, at a maximum distance of 55 cm ahead of the rear wheels axle (or behind the front wheels axis for the Superkart and ICE categories), and they must not interfere with the seat. In Superkart, any radiator placed at the rear must not be located less than 150 mm from the lateral extremities of the kart. All the tubing must be of a material designed to withstand the heat (150°C) and pressure (10 Bar). To control the temperature, it is allowed to place at the front or at the rear of the radiator a system of masks (excluding adhesive tapes). This device may be mobile (adjustable), but it must not be detachable when the kart is in motion, and it must not comprise dangerous elements. Mechanical by-pass (thermostat type) systems, including by-pass lines, are allowed.

2.16.5 – Water pump

For both Groups, except in Superkart, KF4, KF3, KF2, KF1 and ICE, the water pump must be independent from the engine and be mechanically controlled by the rear wheels axle.

2.16.6 – Carburetors

Any injection system is forbidden. Any spraying of products other than fuel is forbidden. For all categories without gearboxes, an extra manual mechanical adjustment device working with adjusting screws is allowed (without modifications to the carburettor, if the latter must be homologated). The addition of a valve, a butterfly or a slide manually controlled from the steering wheel is allowed at the level of the connection between the carburettor and the intake silencer. FA, ICA, ICA-Junior, ICC-Sudam and ICC-Junior-Sudam carburettor sketch: technical drawing No. 3 appended. KZ2 and KZ1 carburettor for the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies in 2007/2008/2009: technical drawing No. 7 appended.

2.16.7 – Ignition

For all engines except KF4, KF3, KF2, KF1, Superkart and ICE, the ignition system used must be of the analogue type and homologated by the CIK-FIA. Any variable ignition system (progressive advancing and retarding system) is forbidden. For KF4, KF3, KF2 and KF1 engines, the ignition must be digital and homologated with the integrated rev limiter. Any electronic system allowing an auto-control of the parameters of functioning of the engine while the kart is in motion is forbidden. For ignitions with an external and exposed rotor, a protection system covering the rotating parts must be mounted. On decision of the Stewards, it will be authorised to interchange Entrants' ignition systems for the system supplied by the CIK or the ASN concerned (same homologated models).

homologués).

2.17) SILENCIEUX D'ASPIRATION

Un silencieux d'aspiration homologué par la CIK-FIA, avec conduits de 30 mm maximum en FSA, FA, KZ1, KZ2 et Intercontinental E) et de 23 mm maximum pour toutes les autres catégories du Groupe 2 et moteurs KF4, KF3, KF2 et KF1 est obligatoire, sauf en Superkart. En Superkart, les boîtes à air à volume variable sont interdites.

2.18) ÉCHAPPEMENT

En KF4, KF2, KZ2, KZ1, ICA et ICA-J, l'échappement doit être homologué.

Dans toutes les catégories (sauf en Superkart et ICE), l'échappement devra s'effectuer derrière le Pilote et ne pas se produire à une hauteur supérieure à 45 cm par rapport au sol.

La sortie du silencieux d'échappement, dont le diamètre extérieur devra être supérieur à 3 cm, ne devra pas excéder les limites définies aux Articles 2.4 et 2.5 (sauf en Superkart et ICE).

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.

Tout système de «power valve» est interdit sauf en KF4, KF2, KF1 et Superkart Division 1.

2.19) BRUIT

2.19.1 – Contrôle des décibels

Pour réduire le bruit, des dispositifs de silencieux d'échappement efficaces sont obligatoires.

La limite du bruit en vigueur est de 100 dB/A maximum, y compris toutes tolérances et l'influence de l'environnement. Le bruit sera mesuré avec le moteur à un régime de 10 000 t/min +/- 500 t/min (7 500 t/min, +/- 500 t/min en Superkart et ICE), le kart posé sur un support réalisé selon les directives CIK (voir dessin technique n° 9 en annexe). Des contrôles pourront être effectués à tout moment de l'épreuve. Toute infraction constatée lors d'un contrôle en cours d'épreuve sera notifiée aux Commissaires Sportifs.

2.19.2 – Prescriptions pour la mesure des décibels

2.19.2.1 - Appareil de mesure

L'appareil de mesure devra pouvoir mesurer simultanément le niveau sonore et le régime du moteur. Le système de mesure peut être relié à un PC ou être autonome. Pour les mesures de la sonorité, un microphone d'un champ libre d'1/2 pouce, conforme à la norme IEC 651 (EN 60651) Classe 1 devra être utilisé. Le niveau de pression sera mesuré selon une échelle A comme défini par la norme IEC 651 (EN 60651) ou une norme équivalente; les niveaux instantanés seront calculés avec une constante de temps de 500 ms. La bande de fréquence sera de 20 Hz-20 kHz et l'amplitude sera au minimum de 60-135 dB. La vitesse de rotation du moteur sera mesurée au moyen d'une pince ampèremétrique ou d'un appareil équivalent. Le signal du régime moteur sera mesuré avec la même constante de temps que le signal de niveau sonore (500 ms). De la sorte, les signaux à la fois du son et du moteur se référeront au même phénomène. S'il s'agit d'un appareil de mesure du régime avec sortie DC directement

2.17) INLET SILENCER

An inlet silencer homologated by the CIK-FIA with ducts of 30 mm maximum in FSA, FA, KZ1, KZ2 and Intercontinental E) and of 23 mm maximum in all other Group 2 categories and engines KF4, KF3, KF2 and KF1 is mandatory, except in Superkart.

In Superkart, variable volume air boxes are forbidden.

2.18) EXHAUST

In KF4, KF2, KZ2, KZ1, ICA and ICA-J, the exhaust must be homologated.

In all categories (except in Superkart and ICE), the exhaust system shall discharge behind the Driver and shall not operate at a height of more than 45 cm from the ground.

The exhaust silencer outlet, the external diameter of which must be more than 3 cm, must not exceed the limits defined under Articles 2.4 and 2.5 (except in Superkart and ICE).

It is forbidden for the exhaust in any way to pass forward and across the plane in which the Driver is seated in his normal driving position.

All systems of «power valve» are forbidden except in KF4, KF2, KF1 and Superkart Division 1.

2.19) NOISE

2.19.1 – Decibel checks

In order to reduce the noise, efficient exhaust silencers are compulsory.

The noise limit in force is 100 dB/A maximum, including all tolerances and the influence of the environment. The noise will be measured at an engine rotation of 10,000 rpm +/- 500 rpm (7,500 t/min, +/- 500 rpm in Superkart and ICE), with the kart placed on a support made according to CIK instructions (see technical drawing No. 9 appended). Checks may be carried out at any moment during the event. Any infringement ascertained during a check in an event shall be notified to the Stewards.

2.19.2 – Prescriptions for the measurement of decibels

2.19.2.1 - Measuring equipment

The measuring equipment shall be able to measure sound level and engine rotational speed simultaneously. The measuring system can be PC-based or stand-alone. For sound pressure measurements, a 1/2 inch free field microphone, complying with IEC 651 (EN 60651) Class 1 shall be used. The pressure level will be weighted according to the A scale as defined in IEC 651 (EN 60651) or an equivalent standard; instantaneous levels will be calculated with a time constant of 500 ms. The frequency range shall be 20 Hz-20 kHz and the amplitude range shall be at least 60-135 dB.

The rotational speed of the engine shall be measured by means of a clamp or an equivalent equipment. The signal of rotational speed shall be measured with the same time constant as the sound level signal (500 ms). Both sound and engine speed signals will thus refer to the same phenomenon. In case of Rpm measuring devices with a DC output directly proportional to engine speed (Rpm), a

proportionnelle au régime moteur (t/m), une calibration appropriée devra être effectuée.

2.19.2.2 - Calcul des résultats

Les niveaux devant être comparés aux limites seront calculés comme moyenne logarithmique sur une bande de 1 000 t/m. Toutes les données réunies lors du test sur la bande fixée seront inclus dans des calculs avec 10 données au minimum. Les éléments indésirables (ex. autre kart testé à une trop grande proximité ou autres) peuvent être supprimés des calculs. De telles suppressions devront être consignées dans les rapports de mesures.

La bande sera soit de 9 500-10 500 t/m, soit de 7 000-8 000 t/m selon le type de course et la Division.

2.19.2.3 - Étalonnage

L'étalonnage du système devra être effectué avant toute séance de mesure, conformément aux indications du Constructeur. L'étalonnage de l'appareil complet de mesure du son devra être effectué au moyen d'un calibrateur d'1 kHz, avec un niveau nominal de 94 ou 104 dB.

Pour les capteurs de mesure de régime connectés à un compteur digital ou informatique (c'est-à-dire un appareil qui compte les étincelles de la bougie pour les calculs de régime) aucun étalonnage n'est requis.

2.19.2.4 - Exigences concernant le système de mesure

Le système de mesure devra pouvoir :

- effectuer des analyses de signaux en temps réel;
- permettre l'édition de signaux pour la suppression des éléments indésirables;
- afficher sur un graphe ou sur un support semblable les niveaux en temps réel par rapport au régime avec simultanément les régimes limites et les niveaux sonores limites;
- imprimer immédiatement les résultats des mesures.

2.20) 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).

Sa contenance doit obligatoirement être de 8 litres minimum (sauf en Superkart).

En Superkart, la capacité totale des réservoirs doit être de 19 litres maximum. Le diamètre de la sortie ne doit pas être supérieur à 5 mm. Pour les réservoirs latéraux, un pare-chocs latéral d'au moins 15 mm de diamètre extérieur, situé à une hauteur de 180 +/- 30 mm, sur une longueur minimum de 300 mm, est obligatoire.

2.21) CARBURANT – COMBURANT

2.21.1 – Carburant

Les exigences précisées dans la présente réglementation ont

suitable calibration shall be performed.

2.19.2.2 - Results calculations

Levels to be compared to limits shall be calculated as a logarithmic average over a 1,000 rpm wide band. All data collected during the test within the fixed band shall be included in calculations with a minimum of 10 data. Unwanted events (e.g. another kart being tested too close or similar) can be removed from calculations. Such removals shall be stated in measuring reports.

The band shall be either 9,500-10,500 rpm or 7,000-8,000 rpm according to the type of race and Division.

2.19.2.3 - Calibration

The calibration of the system shall be performed before every measuring session, according to the Manufacturer's indications. Calibration of sound measuring chain (end-to-end) shall be performed with a 1 kHz calibrator, with 94 or 104 dB nominal level.

For rpm sensors connected to a digital or software counter (i.e. a device that counts spark plug sparks for rpm calculations) no calibration is required.

2.19.2.4 - Measuring system requirements

The measuring system shall be able to:

- *perform real time analyses of signals;*
- *allow signal editing for unwanted events removal;*
- *display on a graph or a similar support the real-time levels compared to rpms simultaneously with limit rpms and sound level limits;*
- *immediately print measurement results.*

2.20) FUEL TANK

It must be securely fixed to the chassis and be designed in such a way that neither it nor the fuel pipes (which must be flexible) present any danger of leakage during the competition. A quick attachment to the chassis is strongly recommended. The tank shall in no way be shaped to act as an aerodynamic device. The tank must supply the engine only under normal atmospheric pressure (this means that, apart from the fuel pump located between the fuel tank and the carburettor, any principle or system, mechanical or not, which may have an influence on the internal pressure of the fuel tank is forbidden).

Its capacity must be 8 litres minimum (except in Superkart).

In Superkart, the total fuel tank capacity must be 19 litres maximum. The exit aperture must not be more than 5 mm. For side tanks, a side bumper with a minimum outer diameter of 15 mm is mandatory; it must be situated at a height of 180 +/- 30 mm, on a minimum length of 300 mm.

2.21) FUEL – COMBUSTIVE

2.21.1 – Fuel

The requirements specified in these regulations are inten-

RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

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 pouvant augmenter la puissance.

ded to ensure the use of fuels predominantly composed of compounds normally found in commercial fuel, and to prohibit the use of specific power-boosting chemical compounds.

Propriétés Property	Unités Units	Minimum Minimum	Maximum Maximum	Méthodes Test Methods
RON		95.0	102.0	ASTM D 2699-86
MON		85.0	90.0	ASTM D 2700-86
Oxygène/Oxygen	%m/m		2.7	ASTM D4815
<i>Analyse Élémentaire Elemental Analysis</i>				
Azote/Nitrogen	%m/m		0.2	ASTM D 3228
Benzène/Benzene	%v/v		1.0	EN 238
TVR/RVP	Kpa		90	ASTM D 323
Plomb/Lead	g/l		0.005	ASTM D 3237
Densité/Density (15°C)	kg/m ³	720	780.0	ASTM D 4052
Stabilité à l'Oxydation Oxidation stability	minutes	360		ASTM D 525
Gommes actuelles Existent gum	mg/100ml		5	EN 26246
Soufre/Sulphur	mg/Kg		150	EN-ISO/DIS 14596
<u>Distillation</u>				
A/at 70°C	%v/v	10.0	50.0	ISO 3405
A/at 100°C	%v/v	30.0	71.0	ISO 3405
A/at 150°C	%v/v	75.0		ISO 3405
Point Final Final Boiling Point	°C		215.0	ISO 3405
Résidu/Residue	%v/v		2.0	ISO 3405
<u>Composition</u>				
Aromatiques Aromatics	%v/v		35.0*	Chromat. gazeuse Gas Chromat.
Oléfines Olefins	%v/v		18.0*	Chromat. gazeuse Gas Chromat.
Total de di-oléfines Total di-olefins	%m/m		1.0*	GCMS
* Valeurs corrigées en fonction de la teneur en composés oxygénés du carburant * Values corrected according to the fuel oxygenate compounds contained				

2.21.1.1 – Le carburant doit répondre aux spécifications ci-après.

La marge d'erreur dans chaque méthode de contrôle est comprise entre les valeurs minimum/maximum spécifiées dans le tableau et ne sera pas ajoutée après analyse.

Le total des hydrocarbures individuels présents à des concentrations de moins de 5% m/m doit représenter au moins 30% m/m du carburant. La méthode de contrôle s'effectuera par chromatographie gazeuse.
La conformité aux règles de composition est calculée sur la base suivante :
 $A = 100 - B - C$, où :
A est la concentration totale (en % m/m) en hydrocarbures individuels présents à des concentrations inférieures à 5% m/m,
B est la concentration totale (en % m/m) en composés oxygénés présents dans le carburant,
C est la concentration totale (en % m/m) en hydrocarbures individuels présents à des concentrations supérieures à 5% m/m.

* Les seuls composés oxygénés autorisés sont:

Methanol (MeOH)
Ethanol (EtOH)
Isopropanol (IPA)
Isobutanol (IBA)
Methyl Tertiary Butyl Ether (MTBE)
Ethyl Tertiary Butyl Ether (ETBE)
Tertio Amyl Methyl Ether (TAME)
Di-Isopropyle Ether (DIPE)
n-Propanol (NPA)
Tertio Butanol (TBA)
n-Butanol (NBA)
Butanol Secondaire (SBA)

Les composés trouvés normalement à l'état d'impuretés dans l'un ou l'autre des composés oxygénés ci-dessus sont autorisés à des concentrations inférieures à 0,8% m/m de l'échantillon total de carburant.
Les additifs à base de manganèse ne sont pas autorisés.

Le carburant mentionné ci-dessus doit être conforme à la réglementation européenne concernant la Sécurité et la Santé.

2.21.1.2 – Mélange 2-temps utilisé dans les moteurs

Le carburant est destiné à être mélangé avec un lubrifiant 2-temps agréé par la CIK-FIA en vente libre.
La modification de la composition du carburant de base par addition de quelque composé que ce soit est strictement interdite. Cette restriction est également valable pour le lubrifiant, dont l'ajout dans l'essence ne doit pas provoquer de modification de composition de la fraction carburant. En outre, comme pour le carburant, le lubrifiant ne doit pas contenir de composés nitrés, peroxydes ou autres additifs destinés à augmenter la puissance des moteurs.

Pour les mélanges 2-temps, les tolérances suivantes pour les spécifications du carburant seront autorisées:

2.21.1.1 – The fuel must comply with the following characteristics.

In each control method the measurement error is included in the minimum/maximum values specified in the chart and will not be added after the test.

The total of individual hydrocarbon components present at concentrations of less than 5% m/m must be at least 30% m/m of the fuel. The test method will be gas chromatography.
Compliance with the rules governing the composition is calculated on the following basis:
 $A = 100 - B - C$, where:
A is the total concentration (in m/m %) of individual hydrocarbons present in concentrations of less than 5% m/m,
B is the total concentration (in m/m %) of oxygenates present in the fuel,
C is the total concentration (in m/m %) of individual hydrocarbons present at concentrations of more than 5% m/m.

* The only oxygenates permitted are:

Methanol (MeOH)
Ethanol (EtOH)
Iso-propyl alcohol (IPA)
Iso-butyl alcohol (IBA)
Methyl Tertiary Butyl Ether (MTBE)
Ethyl Tertiary Butyl Ether (ETBE)
Tertiary Amyl Methyl Ether (TAME)
Di-Isopropyl Ether (DIPE)
n-Propyl Alcohol (NPA)
Tertiary Butyl Alcohol (TBA)
n-Butyl Alcohol (NBA)
Secondary Butyl Alcohol (SBA).

Compounds normally found as impurities in any of the above oxygenate compounds are permitted at concentrations below 0.8% m/m of the full fuel sample.

Manganese based additives are not allowed.

The above fuel must comply with the European Regulations concerning Safety and Health.

2.21.1.2 - Mixture used in 2-stroke engines

The fuel will be mixed with a CIK-FIA approved 2-stroke lubricant on current sale.
Modification of the basic fuel composition by the addition of any compound is strictly forbidden. This restriction also applies to the lubricant, which must not change the composition of the fuel fraction when added to the fuel.
Furthermore, as for the fuel, the lubricant must not contain any nitro-compounds, peroxides or any other engine power boosting additives.

For 2-stroke mixtures, the following fuel measuring tolerances are allowed:

- Densité à 15 C°: + 0,025 g/ml
- Résidu de distillation: Non contrôlé
Constante diélectrique (mesurée avec l'appareil DT15 Ray Godman): la constante diélectrique du carburant sans lubrifiant étant prise pour référence, l'addition de lubrifiant ne doit pas conduire à un accroissement de cette valeur de plus de 40 unités.

2.21.2 - Lubrifiant

2.21.2.1 - Caractéristiques du Lubrifiant

Le lubrifiant ne doit en aucune façon contribuer à une amélioration des performances du carburant; en conséquence, des limites ont été fixées sur les critères suivants:

1. Distillation: distillé à 250°C: maxi 10% selon distillation simulée (GC).
2. Absence d'agents anti-détonants (plomb, manganèse, fer): 10 mg/Kg max.
3. Variation maximum de 1,3 point des valeurs d'indices d'octane RON et MON d'un mélange à 8% volume de lubrifiant dans un carburant sans plomb (comparaison avec les valeurs d'origine du carburant sans lubrifiant).

2.21.2.2 - Agrément du Lubrifiant

Le lubrifiant doit être agréé pour l'année en cours par la CIK-FIA avant toute utilisation dans une épreuve. Un échantillon d'un litre doit avoir été fourni, dans les délais impartis, au laboratoire désigné par la CIK pour vérifier sa conformité par rapport aux critères mentionnés à l'Article 2.21.2.1 ci-dessus.

Si ce lubrifiant est trouvé conforme aux limites fixées, sa densité et sa valeur de constante diélectrique DT15 GODMAN seront enregistrées.

Le lubrifiant doit être conditionné dans un récipient scellé lorsque le Concurrent l'introduit dans les Parcs d'Assistance; le mélange de différents lubrifiants est strictement interdit.

2.21.3 - Contrôles du carburant: Contrôles en laboratoire

2.21.3.1 - Analyses réalisées

Le laboratoire en charge des analyses doit impérativement disposer d'un échantillon de référence du carburant distribué pendant l'épreuve.

Cet échantillon doit être d'un volume minimum de :

- 5 litres si le laboratoire doit également vérifier la conformité de ce carburant par rapport au présent règlement (Article 2.21.1.1 ci-dessus),
- 1 litre si le laboratoire doit simplement contrôler la conformité des échantillons prélevés dans les réservoirs des Concurrents.

Les analyses réalisées sur les échantillons prélevés seront au minimum:

- Densité (Méthodes ASTM D4052 ou ASTM D1298)
- Constante diélectrique (appareil DT15 Ray Godman)
- Teneur en Plomb (ASTM D3237)
- Empreinte chromatographique (GC)
- Chromatographie gazeuse (GC).

Une comparaison des résultats obtenus avec les valeurs de

- Density at 15°C: + 0.025g/ml
- Distillation residue: Not controlled
Dielectric test (as measured with the DT15 Ray Godman device): with reference to the dielectric value of the fuel without lubricant, the addition of the lubricant must not increase that value by more than 40 units.

2.21.2 - Lubricant

2.21.2.1 - Lubricant characteristics

The lubricant must in no way contribute to an improvement in fuel performance; therefore, some limitations have been set for the following criteria:

1. Distillation: distilled at 250°C: max 10% according to simulated Distillation (GC).
2. Absence of anti-knock agents (lead, manganese, iron): 10 mg/Kg max.
3. RON and MON: max 1.3 points difference to the original octane numbers of a mixture of 8% volume of lubricant in a super premium unleaded fuel (comparison with the original values of the fuel without the lubricant).

2.21.2.2 - Lubricant Approval

Prior to its use in any event, the lubricant must be approved by the CIK-FIA for the year considered. A one-litre sample must have been supplied in due time to the CIK appointed laboratory that will check the conformity with the characteristics listed in Article 2.21.2.1 above.

If the lubricant is found to comply with the set limits, its specific gravity and DT15 GODMAN value will be recorded.

The lubricant must be packaged in a sealed can when the Entrant brings it to the Servicing Parks; the mixture of different lubricants is strictly forbidden.

2.21.3 - Fuel tests: tests carried out in laboratories

2.21.3.1 - Tests carried out

The laboratory entrusted with the fuel tests shall dispose of a reference sample of the fuel distributed during the event.

This sample must have a minimum volume of:

- 5 litres if the laboratory also has to check the compliance of the fuel with these regulations (Article 2.21.1.1 above),
- 1 litre if the laboratory simply has to check the compliance of the fuel samples taken from Competitors' tanks.

Fuel samples will be submitted to the following analyses, as a minimum:

- Density (ASTM D 4052 or ASTM D 1298)
- Dielectric constant (DT 15 Ray Godman device)
- Lead content (ASTM D3237)
- Chromatographic print (GC)
- Gas chromatography (GC).

The comparison of the recorded results with the original

référence du carburant permet d'apprécier la conformité de l'échantillon prélevé.

En cas de doute, il pourra être nécessaire de faire une comparaison des chromatographies gazeuses détaillées des échantillons incriminés.

2.21.3.2 – Procédure d'échantillonnage

À tout moment et sans qu'il soit nécessaire d'évoquer un motif quelconque, la CIK-FIA ou l'ASN peut faire procéder à un prélèvement (trois échantillons d'un litre scellés) pour complément d'analyses dans un laboratoire de leur choix. En règle générale, le prélèvement est effectué dans le réservoir du Concurrent. Toutefois, la CIK-FIA ou l'ASN peut demander qu'un prélèvement soit également réalisé dans le tonnelet servant au stockage du carburant.

Tout refus de se soumettre à l'échantillonnage conduira à l'exclusion du Concurrent.

Le carburant doit être prélevé en présence d'un Officiel désigné par la CIK-FIA ou l'ASN du Pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du Concurrent. À tout moment, le volume de carburant dans le réservoir doit être supérieur ou égal à 3 litres.

Les flacons de prélèvement doivent:

- être propres et construits dans un matériau robuste, non réactif au carburant et imperméable,
- être d'un volume supérieur ou égal à 1,1 litre pour répondre à la législation en matière d'emballage de liquides tels que le carburant (interdiction de remplir le flacon à plus de 90%),
- pouvoir être scellés.

L'étiquette sur le flacon doit préciser l'épreuve, la date, le nom du Concurrent, le numéro du kart et, de préférence, comporter un numéro d'échantillon. Elle doit en outre être revêtue de la signature du Pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du Concurrent.

La signature de l'échantillon vaut reconnaissance de la conformité du prélèvement.

Le refus non motivé de signer un échantillon entraîne l'exclusion du Concurrent.

Les échantillons, après avoir été scellés, sont répartis de la façon suivante:

- un échantillon pour l'Organisateur,
- un échantillon pour le Concurrent,
- un échantillon pour le contrôle en laboratoire.

En outre, sur simple demande de la CIK-FIA ou de l'ASN, tout Concurrent devra:

- donner les références et le pourcentage de lubrifiant utilisé pendant l'épreuve,
- fournir un échantillon de 0,5 litre de ce lubrifiant, en vue d'essais complémentaires.

2.21.4 – Air

En tant que carburant, seul l'air peut être mélangé au carburant.

fuel characteristics permits to ascertain whether the fuel sample complies.

In case of doubt, it may be necessary to compare the fully detailed gas chromatography of the fuel samples concerned.

2.21.3.2 – Sampling procedure

At any time and without having to give any explanation, the CIK-FIA or the ASN can ask for fuel sampling (three sealed one litre samples) for additional analysis in a laboratory chosen at their discretion. As a general rule, the sample is taken from the Entrant's fuel tank. However, the CIK-FIA or the ASN can also ask for a sample to be taken from the drum used for fuel storage.

Any sampling operation refused will lead to exclusion of the Entrant.

The fuel shall be sampled in the presence of an Official designated by the CIK-FIA or the ASN of the Driver or of a representative of the team or of the Entrant. At any time the volume of fuel in the tank must be over or equal to 3 litres.

Sampling containers must:

- *be clean and built in a robust, fuel non-reactive, impermeable material,*
- *have a total capacity of over 1.1 litre in order to comply with the legislation for the storage of liquids like fuel (filling-up of more than 90% of the total capacity is forbidden),*
- *be sealable.*

The label on the container must specify the event, the date, the name of the Entrant, the kart number and preferably the sample number. Further, the kart Driver or a representative of the team or of the Entrant must also sign the label of the fuel samples.

Signatures on fuel samples acknowledge the compliance with the sampling procedure.

Any refusal to sign a sample without motivation will lead to the exclusion of the Entrant.

Samples, after being sealed, are distributed as follows:

- *one sample for the Organiser,*
- *one sample for the Entrant,*
- *one sample for the laboratory test.*

Furthermore, on request of the CIK-FIA or the ASN, any Entrant shall:

- *give the references and the percentage of lubricant used during the event;*
- *provide a 0.5 litre sample of this lubricant, in view of additional tests.*

2.21.4 – Air

Only ambient air may be mixed with the fuel as a combustible.

2.22) ROUES: JANTES ET PNEUMATIQUES

Les jantes doivent être équipées de pneumatiques (avec ou sans chambre à air). Le nombre de roues est fixé à quatre.

Seuls les pneus peuvent entrer en contact avec le sol lorsque le Pilote est à bord.

Par train de pneus on comprend deux pneus avant et deux pneus arrière. Toute autre combinaison est interdite.

L'utilisation simultanée de pneus de différentes marques ou de «slick» et pneus «pluie» sur un même kart est interdite en toutes circonstances.

La fixation des roues doit comporter un système de sécurité (écrous goupillés ou autobloquants, circlips, etc.).

2.22.1 – Jantes

L'utilisation de jantes selon le dessin technique n° 4 de la CIK-FIA est obligatoire:

1. Diamètre d'attelage pour le pneu: pour la jante de 5 pouces: 126,2 mm avec une tolérance de +/- 1,2 sur la circonférence avec bosse et une tolérance de -1 sur le diamètre de la jante avec vis.
 2. Largeur pour le logement du pneu: Minimum 10 mm.
 3. Diamètre extérieur: pour la jante de 5 pouces: 136,2 mm minimum.
 4. Rayon pour faciliter l'équilibre du pneu dans son logement: 8mm.
 5. Pression maximum pour l'assemblage: 4 Bar.
 6. Test de résistance à l'éclatement du pneu avec liquide et pression de 8 Bar.
 7. Cette jante doit être produite conformément au dessin technique n° 4 en annexe.
- Le diamètre de la jante doit être 5" maximum.

En Superkart et ICE, le diamètre de la jante doit être de 6".

2.22.2 – Pneus

Tous les pneus de Superkart et du Groupe 2 feront l'objet d'une homologation. Seuls les pneus 6" homologués pour le Superkart et l'Intercontinental E portant le sigle CIK peuvent être utilisés dans ces catégories.

Toute modification d'un pneu homologué est interdite. Pour toutes les catégories, le chauffage et le refroidissement des pneus sont interdits, et le rechapage des pneus et l'utilisation de produits chimiques pour le traitement des pneus sont interdits. Les pneus du type radial ou asymétrique sont interdits dans toutes les catégories. Cependant, la symétrie entre les parties gauche et droite de la bande de roulement peut être décalée par rapport au plan médian du pneu.

2.22.2.1. Pneus 5"

Le diamètre maximum extérieur de la roue avant est de 280 mm et de la roue arrière de 300 mm. La largeur maximale d'une roue arrière est de 215 mm, et la largeur maximale d'une roue avant de 135 mm. En KF3 et ICA-J, la largeur maximale d'une roue arrière est de 185 mm.

2.22.2.2. Pneus 6"

La largeur maximale des roues est de 250 mm. Le diamètre hors-tout maximum est de 350 mm.

2.22) WHEELS: RIMS AND TYRES

The rims must be fitted with pneumatic tyres (with or without tubes). The number of wheels is set at four.

Only the tyres may come in contact with the ground when the Driver is on board.

By set of tyres is meant 2 front tyres and 2 rear tyres. All other combinations are forbidden.

The simultaneous use of tyres of different makes or of "slick" and "wet weather" tyres on a kart is forbidden in all circumstances. The attachment of the wheels to the axles must incorporate a safety locking system (such as split pins or self-locking nuts, circlips, etc.).

2.22.1 – Rims

The use of rims complying with the CIK-FIA technical drawing No. 4 is compulsory:

1. Diameter of coupling for tyres: for 5 inch rims: 126.2 mm with a tolerance of +/-1.2 for the circumference with the hump and a tolerance of -1 for the diameter of rims with screws.
2. Width of the tyre housing: 10 mm minimum.
3. External diameter for 5 inch rims: 136.2 mm minimum.
4. Radius to facilitate the balance of the tyre in its housing: 8 mm.
5. Maximum pressure for assembly: 4 Bar.
6. Tyre burst resistance test with fluid at an 8 Bar pressure.
7. This rim must be manufactured in accordance with the appended technical drawing No. 4. The diameter of the rim must be 5" maximum.

In Superkart and ICE the diameter of the rim is 6".

2.22.2 – Tyres

All Superkart and Group 2 tyres must be homologated. Only homologated 6" tyres for Superkart and Intercontinental E marked CIK can be used in these categories.

Any modification of a homologated tyre is forbidden. In all categories, the heating and cooling of tyres by any method, and remoulding or treating the tyres with any chemical substance are forbidden. Tyres of the radial or asymmetric type are forbidden in all categories. However, the symmetry between the left and right sides of the tread may be displaced in relation to the central part of the tyre.

2.22.2.1. 5" Tyres

The maximum exterior diameter of the front wheel is 280 mm and of the rear tyres 300 mm. The maximum width of a rear wheel is 215 mm and the maximum width of a front wheel is 135 mm. In KF3 and ICA-J, the maximum width of a rear wheel is 185 mm.

2.22.2.2. 6" Tyres

The maximum width of the wheel is 250 mm, the maximum overall diameter is 350 mm.

2.22.3 – Retenue du Pneu

Une forme de retenue du pneu est obligatoire sur les roues avant et arrière avec au minimum 3 fixations du côté extérieur.

En Superkart et ICE, toutes les roues doivent être équipées d'un système de retenue du talon de pneu. Pour les roues arrière, il doit être renforcé par au moins 3 chevilles du côté extérieur de la jante et 3 chevilles du côté intérieur de la jante.

2.23) MISE EN MARCHÉ

Le système de mise en marche est libre. L'embrayage est de type «à sec» en ICA-J.

En ICA-J, le démarreur électrique peut être embarqué et alimenté par une batterie sèche réservée à cet usage. La couronne du démarreur sera obligatoirement en acier magnétique.

2.24) NUMÉROS DE COMPÉTITION

Les chiffres seront de couleur noire sur un fond jaune et ils auront une hauteur minimale de 15 cm (sur les longs circuits: 20 cm) et une épaisseur de trait d'au moins 2 cm (sur longs circuits: 3 cm). Ils seront représentés avec une police de caractère de type Arial ou similaire. Le fond jaune devra dépasser de 1 cm minimum le numéro de compétition. Ils devront être placés avant les Vérifications Techniques à l'avant, à l'arrière et sur les deux côtés latéraux vers l'arrière de la carrosserie.

Les plaques porte-numéros montées à l'arrière du kart devront être constituées par des plans à angles arrondis (diamètre des coins arrondis 15 à 25 mm) de 22 cm de côté. Ces plaques doivent être en plastique flexible et opaque et être toujours visible (fixation sans déplacement possible). En Superkart, elles peuvent être en fibre de verre (polyester); cependant, il est autorisé de faire figurer le numéro de compétition sur le radiateur arrière.

Dans tous les Championnats, Trophées et Coupes de la CIK-FIA, le nom du Pilote ainsi que le drapeau de sa nationalité doivent figurer à l'avant des carrosseries latérales (ou sur chaque côté de la bulle dans le cas des Superkarts). La hauteur minimum de la reproduction du drapeau et des lettres constituant le nom sera de 3 cm minimum. Pour les Championnats, Trophées et Coupes de la CIK-FIA, celle-ci pourra exiger une publicité sur le panneau frontal et le carénage frontal. Pour toutes autres épreuves, la seule publicité admise est celle, uniforme, émanant de l'Organisateur, qui doit fournir les plaques. Cette publicité ne devra pas dépasser 5 cm de hauteur et ne pourra être apposée que sur la partie inférieure de la plaque.

Le Pilote est à tout moment responsable de s'assurer que les numéros requis sont visibles par les Chronométreurs et Officiels.

2.25) HOMOLOGATIONS, IDENTIFICATION ET CONTRÔLES

2.25.1 – Homologations

Les Fiches et le Règlement d'Homologation sont disponibles au Secrétariat de la CIK-FIA et sur le site internet www.cikfia.com.

Les ASN qui demandent une homologation CIK-FIA seront obligées de respecter les Règlements de la CIK-FIA.

Tout matériel homologué par la CIK-FIA le sera aussi sur le

2.22.3 – Bead retention

The front and rear wheels must have some form of bead retention with 3 pegs minimum in the outside rim.

In Superkart and ICE, all wheels must be equipped with a bead retention for the tyre. For the rear wheels, it must be reinforced by at least three pegs on the outer side of the rim and 3 pegs on the inner side of the rim.

2.23) STARTING

The engine starting system is free. The clutch is of the "dry" type in ICA-J.

In ICA-J, the electric starter may be on-board and fed by a dry battery reserved for this use.

The starter ring shall be made of magnetic steel.

2.24) RACING NUMBERS

The numbers shall be black on a yellow background, and they shall be at least 15 cm high and have a 2 cm thick stroke (on long circuits: 20 cm and 3 cm) and represented with an Arial type or similar font. The competition number shall be bordered by a yellow background of 1 cm minimum. They must be fitted before Scrutineering, on both front and rear and on both sides towards the rear of the bodywork.

The number plates fitted at the back of the kart shall be plane and have rounded corners (diameter of rounded corners 15 to 25 mm) with 22 cm sides.

The plates shall be flexible and made of opaque plastic, and they shall always be visible (fixation without a possible displacement). In Superkart, they may be in fibre glass (polyester); however, it is allowed to print the racing number on the rear radiator.

In all CIK-FIA Championships, Trophies and Cups, the Driver's name as well as the flag of his nationality shall be in the fore part of the lateral bodywork (or on each side of the bubble-shield in the case of Superkarts). The minimum height of the flag and the letters of the name shall be 3 cm minimum.

For CIK-FIA Championships, Trophies and Cups, the CIK-FIA may require advertising on the front panel and on the front fairing. For all other events, only the Organiser's uniform advertising is permitted; in that case, the Organiser must supply the number plates. This advertising must not be more than 5 cm in height and may only be affixed to the lower part of the plate.

The Driver is responsible at all times for ensuring that the required numbers are clearly visible to Timekeepers and Officials.

2.25) HOMOLOGATIONS, IDENTIFICATION AND CONTROLS

2.25.1 – Homologations

The Homologation Forms and Regulations are available at the CIK-FIA Secretariat and on the www.cikfia.com website.

ASNs applying for a CIK-FIA homologation will be obliged to respect the CIK-FIA Regulations.

Any CIK-FIA homologated equipment is also homologated

plan national.

2.25.2 – Identification

L'identification du matériel homologué devra être possible grâce aux descriptions techniques (dessins, cotes, etc.) contenues dans la Fiche d'Homologation.

Si référence à l'orientation est faite pour le châssis, la carrosserie, le moteur, etc., elle sera basée sur la position de conduite du Pilote dans le sens de la marche.

L'identification du moteur homologué ou de ses pièces devra être possible grâce aux descriptions techniques (photos, dessins, cotes, etc.) contenues dans la Fiche d'Homologation, et en tenant compte des modifications autorisées et des limites prescrites conformément aux Articles 4 à 21.

2.25.3 – Contrôles

Pour le contrôle, les tolérances suivantes sont admises:

- Entre-axe de la bielle: +/- 0,2mm

- Course du piston: - moteur assemblé: +/- 0,2mm
- vilebrequin seul: +/- 0,1mm

- Moteurs KF (piston, embiellage, boîte à clapets, arbre d'équilibrage):

Cotes :	<25 mm	25-60 mm	60-100 mm	>100 mm
Tolérance :	+/- 0,5 mm	+/- 0,8 mm	+/- 1 mm	+/- 1,5 mm

- Allumage, moteur (sauf moteurs KF): +/- 2°

- Boîte de vitesses homologuée:
Valeur obtenue après 3 tours moteur: +/- 3°

- Echappements tous moteurs 125 cm³: +/- 1mm
sauf en KF pour les longueurs de la partie réalisée par formage (n°1) et de la partie n°5: +/- 3mm

- Autres pièces:

Cotes:	<25 mm	25-60 mm	>60 mm
Pièces usinées:	+ - 0,5 mm	+ - 0,8 mm	+ - 1,5 mm
Pièces brutes ou soudées:	+ - 1,0 mm	+ - 1,5 mm	+ - 3,0 mm.

Toutes les mesures sont effectuées dans le système métrique: cm, mm, kg, ° (degré), etc.

2.25.3.1 – Valeurs sans tolérance, à tout moment et quelles que soient les conditions:

- Cylindrée.
- Diamètre du venturi du carburateur.
- Limite de bruit.
- Mesure du poids.
- Volume de chambre de combustion.
- «Squish».
- Toute valeur minimum et maximum.

2.25.3.2 – Méthode de mesure des angles d'ouverture des lumières d'admission et d'échappement

Afin de fiabiliser la mesure, une cale de 0,20 mm d'épaisseur et 10 mm de largeur, taillée en pointe à son

at the national level.

2.25.2 – Identification

It must be possible to identify the homologated equipment by the technical descriptions (drawings, dimensions, etc.) on the Homologation Form.

If it is referred to the orientation of the chassis, bodywork, engine, etc., this reference shall be based on the driving position of the Driver in the forward direction

It must be possible to identify a homologated engine or its parts by the technical descriptions (photos, drawings, dimensions, etc.) on the Homologation Form and taking into account the modifications allowed and the prescribed limits in accordance with Articles 4 to 21.

2.25.3 – Controls

For the control, the following tolerances are allowed:

- Connecting rod centre line: +/- 0.2 mm

- Piston stroke: - engine assembled: +/- 0.2 mm
- crankshaft alone: +/- 0.1 mm

- KF engines (piston, crankshaft & conrod, reed box, balance shaft):

Dimensions:	<25 mm	25-60 mm	60-100 mm	>100 mm
Tolerance:	+/- 0.5 mm	+/- 0.8 mm	+/- 1 mm	+/- 1.5 mm

- Ignition, engine (except KF engines): +/- 2°

- Homologated gearbox:
Value obtained after 3 engine rotations: +/- 3°

- Exhausts of all 125cc engines: +/- 1 mm
except in KF for the dimensions of the part manufactured by shaping (No. 1) and of part No. 5: +/- 3 mm

- Other parts:

Dimensions:	< 25 mm	25 - 60 mm	> 60 mm
Machined parts:	+ - 0.5 mm	+ - 0.8 mm	+ - 1.5 mm
Raw or welded parts:	+ - 1.0 mm	+ - 1.5 mm	+ - 3.0 mm

All the measurements are taken using the metric system: cm, mm, kg, ° (degree), etc.

2.25.3.1 – Without tolerance (at all times and whatever the conditions may be):

- Cubic capacities.
- Diameter of the carburettor venturi.
- Noise limit.
- Weight measurement.
- Combustion chamber volume.
- «Squish».
- Any minimum and maximum value.

2.25.3.2 – Method for measuring the opening angles of the inlet and exhaust ports

In order to make the measurement more accurate, a 0.20 mm thick and 10 mm wide wedge sharpened to a

extrémité, sera utilisée pour matérialiser le début et la fin de la mesure. Cette cale sera pincée à l'axe cordal de chaque lumière,
- entre l'arête de la partie supérieure du segment ou du piston et son intersection avec l'arête de la lumière (pour la lumière d'échappement),
- entre l'arête inférieure de toute partie de la jupe du piston définissant le début théorique du cycle d'admission et son intersection avec l'arête de la périphérie du cylindre (pour la lumière d'admission).
Sera considérée comme début et fin de mesure de l'angle la position par laquelle le pincement de la cale de 0,20 mm permettra la mesure du plus grand angle possible.

Cette cale pourra être mise en place par l'intérieur du cylindre ou par le conduit de la lumière à contrôler. En aucun cas, la cale n'aura l'obligation d'être mise dans une position horizontale ou verticale.
La lecture sera faite par disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou avec un appareil de mesure à affichage digital commandé par codeur.
La cale sera taillée en pointe pour permettre de mesurer uniquement les lumières de sections de moins de 10 mm.

2.25.3.3 – Carrosserie en plastique
Tolérance de +/- 5% sur les dimensions homologuées.

2.25.3.4 – Modifications: Voir Prescriptions Générales pour le Groupe 1 (Article 4), le Groupe 2 (Article 5) et les moteurs KF4, KF3, KF2 et KF1 (Articles 18 à 21).

2.26) ÉQUIPEMENT DE CHRONOMÉTRAGE ET TÉLÉMÉTRIE

2.26.1 – Chronométrage et compte-tours électroniques

Le système électronique de chronométrage est obligatoire pour tous les Championnats, Trophées et Coupes de la CIK-FIA; il devrait être du type AMB ou similaire. Un système manuel ou un second système électronique de chronométrage doit être utilisé en parallèle.
Le matériel de chronométrage doit être remis aux Concurrents gratuitement. Au cas où une caution pour ce matériel (transpondeur) est demandée, la somme totale doit être restituée quand il est rendu en état de fonctionner.

2.26.2 – Télémétrie
Tout système quelconque de télémétrie est formellement interdit, sauf s'il est prescrit par l'organisateur.

2.26.3 – Acquisition de données
Ce système, à mémoire ou non, peut seulement permettre la lecture: du régime moteur (par induction sur le câble HT de bougie), de deux indications de température, d'une vitesse de roue, d'un accéléromètre X/Y et du temps au tour.
En KF1 et en Superkart, ce système est libre à condition de ne pas influencer ou modifier le fonctionnement normal du moteur.

2.26.4 – Radio
Tout système de liaison radio entre tout Pilote en piste et toute autre entité est formellement interdit.

point at one end will be used to establish the start and finish of the measurement. This wedge will be gripped at the chord axis of each port
- between the edge of the upper part of the piston ring or of the piston and its intersection with the edge of the port (for the exhaust port),
- between the lower edge of any part of the piston skirt defining the theoretical beginning of the inlet cycle and its intersection with the edge of the cylinder periphery (for the inlet port).
The position by which the gripping of the 0.20 mm wedge will permit the measurement of the largest possible angle will be considered as the beginning and the end of the measurement of the angle.

This wedge may be set in position through the inside of the cylinder or through the duct of the port to be checked. It will not be mandatory on any account for the wedge to be placed in a horizontal or vertical position.
The reading will be carried out using a graduated disc with a minimum diameter of 200 mm or a digital display measuring device operated by a coder. The wedge will be sharpened to a point in order to be able to measure only ports with sections of less than 10 mm.

2.25.3.3 – Plastic bodywork
Tolerance of +/- 5% on the homologated dimensions.

2.25.3.4 – Modifications: See General Prescriptions for Group 1 (Article 4), Group 2 (Article 5) and the engines KF4, KF2, KF2 and KF1 (Articles 18 to 21).

2.26) TIMING EQUIPMENT AND TELEMETRY

2.26.1 – Electronic timing and lap scoring

The electronic timing system is compulsory for all the CIK-FIA Championships, Trophies and Cups and should be of the AMB type or similar. A manual system or a second electronic timing system must be maintained.

The timing equipment must not bring any cost to the Entrants. Possible deposits for this equipment (transponder) must be reimbursed in full when it is returned in working condition.

2.26.2 – Telemetry
All telemetry systems are strictly forbidden, unless they are prescribed by the organiser

2.26.3 – Data logging
This system, with or without a memory, may permit only the reading of: the engine revs (by induction on the spark plug HT cable), two indications of temperature, the speed of one wheel, an X/Y accelerometer and lap times.
In KF1 and Superkart, this system is free providing that it does not influence or modify the normal functioning of the engine.

2.26.4 – Radio
Any radio communication system between any Driver on the track and any other body is strictly forbidden.

2.27) FEU ROUGE ARRIÈRE

Obligatoire et homologué FIA pour circuit long. Feu rouge à leds alimenté par batterie sèche et commandé du poste de conduite par un interrupteur étanche. Le feu doit être placé dans une zone située à une distance de 40 à 60 cm du sol et de 40 cm maximum de part et d'autre de l'axe médian du kart. Il doit être en état de fonctionner à tout moment de la manifestation.

Il doit être allumé par temps de pluie sur décision de la Direction de Course.

2.28) BATTERIE

Seules les batteries étanches sans liquide (sans maintenance) sont autorisées pour alimenter exclusivement le démarreur et, en Superkart, le feu arrière, 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 ou, en Superkart, sur le plancher.

2.27) REAR RED LIGHT

Mandatory for long circuits and homologated by the FIA. Red light with leds fed by a dry battery and controlled from the cockpit by a waterproof switch. The light must be placed in an area located 40 to 60 cm from the ground and 40 cm maximum from each side of the central axis of the kart. It must be in working condition throughout the meeting.

It must be switched on in wet weather conditions on decision of Race Direction.

2.28) BATTERY

Only sealed, leak proof (maintenance free) batteries are allowed in order to feed the starter exclusively and, in Superkart, the rear light, the ignition and the water pump. They must be located within the chassis perimeter and be mechanically attached to the chassis-frame or, in Superkart, on the floor tray.

Article 3 Sécurité des Karts et des Équipements

3.1) SÉCURITÉ DES KARTS

Les karts ne sont autorisés à courir que s'ils sont dans un état qui répond aux normes de sécurité et s'ils sont en conformité avec le Règlement. Ils doivent être conçus et entretenus de façon à permettre le respect du Règlement et à ne pas constituer un danger pour le Pilote et les autres participants.

3.2) SÉCURITÉ DES ÉQUIPEMENTS

Le Pilote doit obligatoirement porter:

* Un casque avec une protection efficace et incassable pour les yeux. Pour toutes les classes, les casques doivent être conformes aux prescriptions suivantes (Annexe 2):
- Snell Foundation K98, SA2000, K2005 et SA 2005 (USA),

- British Standards Institution BS6658-85 de type A et de type A/FR, y compris tous amendements (Grande-Bretagne),

- SFI Foundation Inc., Spéc. SFI 31.1A et 31.2A (USA). Toute modification à la liste ci-dessus sera publiée au Bulletin de la CIK.

- Snell-FIA CMH, pour les Pilotes de moins de 15 ans (norme recommandée en 2008 et obligatoire en 2009). Le poids des casques pourra être vérifié à tout moment pendant une épreuve et ne devra pas dépasser 1'800 g, ou 1'550 g pour les Juniors.

Remarque: certains matériaux de casques ne doivent ni être peints ni porter d'adhésifs. Conformément à l'Annexe L au Code Sportif International (Chapitre III, Article 1.2), toute adjonction d'artifices, aérodynamiques ou autres, aux casques est interdite si ceux-ci n'ont pas été homologués avec le casque concerné.

* Une paire de gants couvrant totalement les mains.

* Les combinaisons en tissu doivent être homologuées au «Niveau 2» par la CIK-FIA et porteront de façon visible le numéro d'homologation CIK-FIA. Elles doivent recouvrir tout le corps, jambes et bras compris.

Article 3 Kart and Equipment Safety

3.1) KART SAFETY

Karts are only allowed to race if they are in a condition which meets the safety standards and if they comply with the Regulations. They must be designed and maintained in such a way as to allow the respect of the Regulations and as not to represent a danger for the Driver and other participants.

3.2) EQUIPMENT SAFETY

The Driver must wear:

* A helmet with an efficient and unbreakable protection for the eyes. For all classes, helmets must comply with the following prescriptions (Appendix 2):

- Snell Foundation K98, SA2000, K2005 and SA2005 (USA),

- British Standards Institution A-type and A/FR-type BS6658-85, including any amendments (Great Britain),

- SFI Foundation Inc., Spec. SFI 31.1A and 31.2A (USA). Any modification to the above list will be published in the CIK Bulletin.

- Snell-FIA CMH, for Drivers under 15 years old (standard recommended in 2008 and mandatory in 2009).

The weight of helmets may be checked at any time during an event and must not be more than 1,800 g or 1,550 g for Juniors.

It must be noted that certain types of helmets must not be painted or carry adhesive material. In accordance with Appendix L to the International Sporting Code (Chapter III, Article 1.2), any addition of devices, whether aerodynamic or other, to helmets is forbidden if they have not been homologated with the helmet concerned.

* A pair of gloves covering the hands completely.

* Fabric overalls must have a «Level 2» homologation granted by the CIK-FIA bearing in a visible way the CIK-FIA homologation number. They must cover the whole body, legs and arms included.

Les combinaisons restent valables 5 ans après leur date de fabrication et l'homologation (possibilité de production) est valable 5 ans.

* Les combinaisons en cuir répondant aux normes définies par la FIM sont autorisées. Pour les épreuves sur circuits longs, les combinaisons en cuir sont obligatoires, répondant aux normes FIM (moto, épaisseur 1,2 mm), sans doublure intérieure ou, le cas échéant, uniquement avec une doublure intérieure en soie, coton ou Nomex.

* Les chaussures doivent être montantes et recouvrir les chevilles.

Article 4 **Prescriptions Générales pour les Karts du Groupe 1**

4.1) CHÂSSIS

Les châssis du Groupe 1 doivent être produits par des Constructeurs ayant du matériel homologué en Groupe 2 (excepté en Superkart).

4.2) MOTEURS

4.2.1 - Formule A et Superkart:

Les pièces d'origine du moteur homologué ou agréé doivent toujours être conformes et identifiables sauf le vilebrequin, la bielle, le piston et la chemise qui peuvent être changés ou modifiés librement (à condition de respecter le Règlement Technique).

Modifications autorisées: Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf:

a) À l'intérieur du moteur:

- la course,
- l'alésage (en dehors des limites maximum),
- l'entre-axe de la bielle,
- le matériau de la bielle qui doit rester magnétique.

b) À l'extérieur du moteur:

- le nombre de carburateurs et leur diamètre,
- les caractéristiques extérieures du moteur monté, sauf dans le cas d'usinages nécessaires à la mise en place des code-barres adhésifs.

Les modes de fixation du carburateur, de l'allumage, de l'échappement ou du moteur lui-même peuvent être modifiés, à condition de ne pas modifier leur position homologuée.

4.2.2 - KF1: voir Articles 18 et 21.

4.3) PNEUMATIQUES

Les pneumatiques du Groupe 1 doivent être produits par des Constructeurs ayant des pneumatiques homologués en Groupe 2.

Overalls remain valid 5 years after their date of manufacturing and the homologation (i.e. the period during which they can be produced) is valid for 5 years.

** Leather overalls complying with the standards defined by the FIM are authorised. For events on long circuits, leather overalls are mandatory, complying with the FIM standards (motorbikes, 1.2 mm thickness), without an internal lining or, should there be one, only with a silk, cotton or Nomex internal lining.*

** Boots must cover and protect the ankles.*

Article 4 **General Prescriptions for Group 1 Karts**

4.1) CHASSIS

Group 1 chassis must be produced by Manufacturers who have homologated equipment in Group 2 (except in Superkart).

4.2) ENGINES

4.2.1 - Formula A and Superkart:

The original parts of the homologated or approved engine must always be in conformity and identifiable except the crankshaft, the connecting rod, the piston and the sleeve which may be freely changed or modified (subject to their complying with the Technical Regulations).

Modifications allowed: All modifications to the homologated engine are allowed except:

a) Inside the engine:

- stroke,
- bore (outside the maximum limits),
- connecting rod centreline,
- the connecting rod material must remain magnetic.

b) Outside the engine:

- number of carburettors and diameter of choke,
- external characteristics of the fitted engine, except for machining necessary for the application of bar code stickers.

The fixations of the carburettor, ignition, exhaust or engine may be modified, provided that their homologated position is not modified.

4.2.2 - KF1: see Articles 18 and 21.

4.3) TYRES

Group 1 tyres must be produced by Manufacturers who have homologated tyres in Group 2.

Article 5 Prescriptions Générales pour les Karts du Groupe 2

5.1) CHÂSSIS

Tous les cadres du Groupe 2 (catégories KF4, KF3, KF2, KZ2, KZ1, ICA, ICA-J, ICE, ICC-Sudam et ICC-Sudam-Junior) feront l'objet d'une homologation.

Ils devront être décrits dans un catalogue du Constructeur et faire l'objet d'une fiche descriptive dite «Fiche d'Homologation» visée par l'ASN, selon le modèle établi par la CIK-FIA.

Les cadres seront homologués tous les trois ans, avec une validité de six ans.

Tous les châssis homologués pour les catégories ICA-J, ICA, ICC et/ou Super-ICC le sont aussi respectivement pour les catégories KF3, KF2, KZ2 et/ou KZ1.

Des extensions d'homologation seront possibles selon le Règlement d'Homologation.

Les modifications du châssis-cadre (ex. : position des tubes) sont autorisées seulement dans le respect des grandeurs décrites sur la Fiche d'Homologation, et si les courbes ne sont déplacées que sur le tube où elles se trouvaient lors de l'homologation.

5.2) MOTEURS

5.2.1 - KZ1, KZ2, ICA, ICA-J, ICC-Sudam et ICC-Sudam-Junior

Seules les admissions à clapets sont autorisées en ICA, KZ2 et KZ1.

Seules les admissions type jupe de piston sont autorisées en ICA-J.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et identifiables aux photos, dessins et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation. Modifications autorisées: Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf:

a) À l'intérieur du moteur:

- la course,
- l'alésage (en dehors des limites maximum),
- l'entre-axe de la bielle,
- nombre de canaux de transfert et lumières d'admission dans le cylindre et le carter,
- nombre de lumières et de canaux d'échappement.

Il est interdit de créer de nouveaux canaux d'échappement ou de nouvelles lumières.

- Restrictions prévues selon les règlements spécifiques.

b) À l'extérieur du moteur:

- le nombre de carburateurs et leur diamètre,
- les caractéristiques extérieures du moteur monté, sauf dans le cas d'usinages nécessaires à la mise en place des code-barres adhésifs (l'éventuelle modification de l'aspect extérieur du moteur doit faire l'objet d'une demande d'extension d'homologation).

On n'entend pas par modification de l'aspect extérieur du moteur les modes de fixation du carburateur, de l'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même, à condition de ne pas modifier leur position homologuée.

Article 5 General Prescriptions for Group 2 Karts

5.1) CHASSIS

All Group 2 frames (KF4, KF3, KF2, KZ2, KZ1, ICA, ICA-J, ICE, ICC-Sudam and ICC-Junior-Sudam must be homologated.

They shall be described in the Manufacturer's catalogue and on a descriptive form called «Homologation Form» to be stamped by the ASN, according to the model drawn up by the CIK-FIA.

Frames will be homologated every three years for a six-year validity period.

All chassis homologated for the ICA-J, ICA, ICC and/or Super-ICC categories are also respectively homologated for the KF3, KF2, KZ2 and/or KZ1 categories.

Homologation extensions shall be authorised according to the Homologation Regulations.

Modifications to the chassis-frame (e.g.: position of tubes) are allowed only in the respect of the dimensions described on the Homologation Form, and if the curves are moved only on the tube where they were at the homologation.

5.2) ENGINES

5.2.1 - KZ1, KZ2, ICA, ICA-J, ICC-Sudam et ICC-Sudam-Junior

Only reed-valve intakes are authorised in ICA, KZ2 and KZ1.

Only piston-port type intakes are authorised in ICA-J.

The original parts of the homologated engine must always comply with and be similar to the photographs, drawings and physical heights described on the Homologation Form.

Modifications allowed: All modifications to the homologated engine are allowed except:

a) Inside the engine:

- stroke,
- bore (outside the maximum limits),
- connecting rod centreline,
- number of transfer ducts and inlet ports in the cylinder and crankcase,
- number of exhaust ports and ducts.

The creation of new exhaust ducts or ports is forbidden.

- Restrictions according to the specific regulations.

b) Outside the engine:

- number of carburettors and diameter of choke,
- external characteristics of the fitted engine, except for machining necessary for the application of bar code stickers (possible modification of the external appearance of the engine must be applied for as a homologation extension).

Modification of the external appearance of the engine does not include the fixations of the carburettor, of the ignition, of the exhaust, of the clutch or of the engine itself, provided that their homologated position is not modified.

5.2.2 - Moteurs KF4, KF3 et KF2: voir Articles 18 à 20.

Article 6 Règlement Spécifique Formule Super A

* Moteur monocylindre issu de modèles de moteurs homologués en FA, refroidi par écoulement d'air, ou refroidi par eau avec un seul circuit, non-homologué et conforme au Règlement Technique.

* Toute liberté de modification autorisée. Cependant, les demi carters inférieurs, le cylindre et la culasse doivent toujours être issus du modèle homologué en FA.

* Cylindrée maximum: 100 cm³, sans boîte de vitesses.

* Poids minimum: 145 kg.

* Poids minimum du kart (sans carburant): 65 kg.

* Carburateur: libre, diamètre maximum du diffuseur (venturi) de 32 mm rond.

* Pneus: 5".

Article 7 Règlement Spécifique Formule A

* Moteur monocylindre de série, refroidi par écoulement d'air, ou refroidi par eau avec un seul circuit, homologué en Formule A ou en Intercontinental A et conforme aux spécifications du présent Règlement.

* Cylindrée maximum 100 cm³, sans boîte de vitesses.

* Poids minimum: 150 kg.

* Poids minimum du kart (sans carburant): 65 kg.

* Carburateur à papillon à axe central avec un diamètre maximum du diffuseur (venturi) de 24 mm rond (pour les autres dimensions obligatoires, voir dessin technique n° 3).

* Pneus: 5".

Article 8 Règlement Spécifique Formule C

Supprimé

Article 9 Règlement Spécifique Superkart (Divisions 1 & 2)

9.1 - Division 1

* Moteur: cylindrée maximale 250 cm³ obtenue:

- soit par un moteur à refroidissement par écoulement d'air ou par eau (2 cylindres au maximum),
- soit par 2 moteurs monocylindres homologués en ICC.

* Types de moteurs autorisés:

a) «Rotax 256» tel qu'enregistré par l'ancienne CIK, avec bielle de 110, 113 ou 115 mm. Tout autre moteur enregistré par l'ancienne CIK. Carburateurs et «Power Valves» mécaniques, sans électronique. Allumage: le boî-

5.2.2 - KF4, KF3 and KF2 engines.

Article 6 Specific Regulations for Formula Super A

* Air cooled by natural air flow or water cooled series production single-cylinder engine from models of engines homologated in FA with one single circuit, not homologated and complying with the Technical Regulations.

* Any modifications allowed. However, the lower half sump, the cylinder and the cylinder head must always come from the model homologated in FA.

* Maximum cylinder cubic capacity: 100 cc, without a gearbox.

* Minimum weight: 145 kg.

* Minimum weight of the kart (without fuel): 65 kg.

* Carburettor: free, maximum venturi diameter: 32 mm round.

* Tyres: 5".

Article 7 Specific Regulations for Formula A

* Air cooled by natural air flow or water cooled series production single-cylinder engine homologated in Formula A or in Intercontinental A, complying with the specifications of these Regulations.

* Maximum cylinder cubic capacity: 100 cc, without a gearbox.

* Minimum weight: 150 kg.

* Minimum weight of the kart (without fuel): 65 kg.

* Carburettor of the butterfly type having a centre spindle with a maximum venturi diameter of 24 mm round (see technical drawing No. 3 for all other mandatory dimensions).

* Tyres: 5".

Article 8 Specific Regulations for Formula C

Deleted

Article 9 Specific Regulations for Superkart (Divisions 1 & 2)

9.1 - Division 1

* Engine: maximum cylinder cubic capacity: 250 cc obtained:

- either by one engine (maximum 2 cylinders) cooled by natural air flow or water cooled,
- or by 2 single-cylinder engines homologated in ICC.

* Types of engines allowed:

a) «Rotax 256» as registered by the former CIK, with 110, 113 or 115 mm connecting rod. Any other engine registered by the former CIK. Mechanical carburettors and «Power-Valves», both without electronics. Ignition: the

tier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

b) «Rotax 256» avec pièces de substitution agréées par la CIK-FIA (selon le cahier des charges fourni par le Constructeur et un quota de production de 15 kits moteurs). Carburateurs et «Power Valves» mécaniques, sans électronique. Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

c) Moteurs issus de la compétition moto de Grand Prix 250 cm³ de conception antérieure à 2001, agréés par la CIK-FIA et conformes au modèle de base commercialisé par les Constructeurs, carburateurs, «Power Valves» et allumage compris (selon catalogue officiel des Constructeurs). L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

d) Nouveaux moteurs spécifiques agréés par la CIK-FIA (selon un cahier des charges fourni par le Constructeur et un quota de production de 10 moteurs complets et identiques). Carburateurs et «Power Valves» mécaniques, sans électronique. Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

e) 2 moteurs monocylindres homologués en ICC de même marque. Boîte de vitesses homologuée (contrôle des rapports avec disque gradué, selon méthode décrite à l'Article 12 du Règlement Technique). Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course. Volume de chambre de combustion: libre. Carburateur: libre, mais mécanique, sans électronique. Echappement et marque de l'échappement: libres. Angle d'ouverture total d'échappement: libre.

f) tout moteur de Division 2, selon Règlement Spécifique de la Division 2.

* Boîte de vitesses: au moins 3 rapports, selon catalogue ou Fiche d'Homologation du Constructeur.

* Pneus: 6" homologués.

* Poids minimum:

- moteur unique monocylindre: 205 kg avec carrosserie;
poids minimum du kart lui-même: 95 kg sans carrosserie

electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energy source of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.

b) «Rotax 256» with substitution parts approved by the CIK-FIA (according to the list of requirements supplied by the Manufacturer and a production quota of 15 engine kits). Mechanical carburetors and «Power-Valves», both without electronics. Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energysource of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.

c) Engines from 250 cc motorbike Grand Prix competitions designed prior to 2001, approved by the CIK-FIA and complying with the basic model sold by the Manufacturers, including carburetors, «Power Valves» and ignition (according to Manufacturers' official catalogue). The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.

d) Specific new engines approved by the CIK-FIA (according to list of requirements supplied by the Manufacturer and a production quota of 10 full and identical engines). Mechanical carburetors and «Power-Valves», both without electronics. Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energysource of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.

e) 2 single cylinder engines of the same make homologated in ICC. Homologated gearbox (check of the ratios using a graduated disc, according to the method described under Article 12 of the Technical Regulations). Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energy source of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions. Combustion chamber volume: free. Carburettor: free but mechanical without electronics. Exhaust and make of the exhaust: free. Total exhaust opening angle: free.

f) any Division 2 engine, according to the Specific Regulations of Division 2.

** Gearbox: with at least 3 ratios, according to the Manufacturer's catalogue or the Homologation Form.*

** Tyres: 6" homologated.*

** Minimum weight:*

- one single cylinder engine: 205 kg including the bodywork; minimum weight of the kart itself: 95 kg

et sans carburant;
- autres moteurs: 215 kg avec carrosserie; poids minimum du kart lui-même: 110 kg sans carrosserie et sans carburant.

9.2 - Division 2

- * Moteur monocylindre refroidi par écoulement d'air ou par eau, d'un seul circuit uniquement, enregistré par la CIK-FIA.
- * Cylindrée maximum: 250 cm³.
- * Types de moteurs autorisés:
 - Tout moteur mono cylindre moto de grande série, agréé par la CIK-FIA (selon un catalogue complet fourni par le Constructeur).
- * Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.
- * Carburateur venturi sans électronique.
- * Les «Power Valves» sont autorisées sur les moteurs qui en sont pourvus lors de l'Agrément, sous réserve qu'elles soient fixes et bloquées dans une seule position.
- * Profil de boîte à clapets: libre.
- * Boîte de vitesses: au moins 3 rapports et 6 maximum, selon catalogue du Constructeur.
- * Poids minimum: 205 kg avec carrosserie; poids minimum du kart lui-même: 95kg sans carrosserie et sans carburant.
- * Pneus: 6" homologués.

Article 10 Règlement Spécifique Intercontinental A

- * Moteur monocylindre de série à admission à clapets, refroidi par écoulement d'air ou par eau, sans boîte de vitesses, homologué par la CIK-FIA et conforme au présent Règlement Technique.
- * Cylindrée maximum 100 cm³.
- * Course minimum: 48,5 mm - course maximum: 54,5 mm.
- * Angle d'ouverture total d'échappement: 177° maximum, indépendamment de la valeur indiquée sur la fiche d'homologation (lecture par cercle gradué d'un diamètre de 200 mm minimum ou appareil digital).
- * Nombre de canaux de transfert: 3 (trois).
- * Carburateur homologué par la CIK-FIA. Il doit être à papillon à axe central avec un diamètre maximum de diffuseur (venturi) de 24 mm rond (pour les autres dimensions obligatoires, voir dessin technique n° 7).
- * Le pot d'échappement doit être homologué par la CIK-FIA, un par modèle de moteur; il doit inclure deux boucles pour le plombage et porter le numéro d'homologation CIK-FIA. L'épaisseur de la tôle doit être de 0,75 mm minimum et le poids du pot d'échappement ne peut être inférieur à 90% du poids homologué lors des homologations antérieures à 2000.
- * Poids minimum: 150 kg.
- * Poids minimum du kart (sans carburant): 65 kg.
- * Pneus: 5" homologués de type soft, médium ou dur.

without the bodywork and without fuel;
- other engines: 215 kg including the bodywork; minimum weight of the kart itself: 110 kg without the bodywork and without fuel.

9.2 - Division 2

- * Air cooled by natural air flow or water cooled single-cylinder engine, one single circuit, registered at the CIK-FIA.
- * Maximum cylinder cubic capacity: 250 cc.
- * Types of engines allowed:
 - Any series production single cylinder motorbike engine approved by the CIK-FIA (according to full catalogue supplied by the Manufacturer).
- * Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energysource of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.
- * Carburettor venturi without electronics.
- * «Power Valves» on engines equipped with them when they are approved are permitted, subject to their being used locked and blocked in a single position.
- * Reed-valve box profile: free.
- * Gearbox: minimum 3 ratios and maximum 6 ratios, according to the Manufacturer's catalogue.
- * Minimum weight: 205 kg including the bodywork; minimum weight of the kart itself; 95 kg without the bodywork and without fuel.
- * Tyres: 6" homologated.

Article 10 Specific Regulations for Intercontinental A

- * Water-cooled or air-cooled by natural air flow series production single cylinder engine with reed-valve intake and without a gearbox, homologated by the CIK-FIA and complying with these Technical Regulations.
- * Maximum cylinder cubic capacity: 100 cc.
- * Stroke: 48.5 mm minimum - 54.5 mm maximum.
- * Total opening exhaust angle of 177° maximum, irrespective of the value indicated on the homologation form (reading by means of a graduated circle of a minimum diameter of 200 mm or by means of a digital device).
- * Number of transfer ducts: 3 (three).
- * The carburettor must be a CIK-FIA homologated butterfly type with a central spindle of a maximum venturi diameter of 24 mm round (for other mandatory dimensions, see technical drawing No. 7).
- * The exhaust pipe must be homologated by the CIK-FIA, one per engine model. Exhaust pipe to include two «lugs» for sealing and to bear the CIK-FIA homologation number. The sheet metal thickness must be 0.75 mm minimum and the weight of the exhaust pipe may not be less than 90% of the weight homologated during the homologations carried out before 2000.
- * Minimum weight: 150 kg.
- * Minimum weight of the kart (without fuel): 65 kg.
- * Tyres: 5" homologated soft, medium or hard type.

Article 11 Règlement Spécifique Intercontinental A-Junior

* Moteur monocylindre de série à admission par la jupe du piston, refroidi par écoulement d'air, sans boîte de vitesses, homologué par la CIK-FIA et conforme aux spécifications du présent Règlement Technique.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours conserver leur construction d'origine et être conformes et identifiables aux photos, dessins et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation.

* Cylindrée maximum: 100 cm³.

* Course minimum: 46,0 mm - course maximum: 54,5 mm.

* Angle d'ouverture total d'échappement maximum: en fonction de la course homologuée selon le diagramme «A» de la Fiche d'Homologation (lecture par cercle gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou appareil digital).

* La largeur (mesure cordale) des lumières d'échappement ne doit pas dépasser 22,3% de la circonférence du cylindre obtenue par l'alésage théorique maximum homologué par la CIK-FIA + l'épaisseur de la/des paroi(s) de la/des division(s) entre les lumières. Les lumières d'échappement doivent avoir la configuration d'une figure géométrique dont les côtés sont égaux deux à deux et comportant 4 rayons de valeur inférieure ou égale à 4 mm.

* Angle d'ouverture total d'admission maximum: en fonction de la course homologuée selon le schéma «B» (lecture par cercle gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou appareil digital).

* La largeur (mesure cordale) de la/des lumière(s) d'admission ne doit pas dépasser 22,3% de la circonférence du cylindre obtenue par l'alésage théorique maximum homologué par la CIK-FIA + l'épaisseur de la/des paroi(s) de la/des division(s) entre les lumières.

* Angles d'ouverture et mesures cordales selon dessin technique n° 10 en annexe.

* Angles d'ouverture des lumières: tout dispositif ou artifice pouvant modifier les angles réglementés d'ouverture des lumières ou permettant d'augmenter directement ou indirectement le cycle d'admission ou d'échappement est interdit.

* Interdiction de tout usinage de la chemise et/ou du piston permettant un écoulement de mélange à l'intérieur du cylindre quand le bord inférieur du piston a fermé la lumière d'admission. Ceci concerne (mais n'est pas limité à): décalage de l'axe du vilebrequin par rapport à l'axe de l'alésage de quelque façon que ce soit, usinage asymétrique (rainurage) de la couronne du piston ou de la jupe, «cassure» des arêtes du piston et des lumières de la chemise au-delà de ce qui est nécessaire à l'usinage d'une arête.

* Carburateur, homologué par la CIK-FIA, à papillon à axe central avec un diamètre maximum du diffuseur (venturi) de 24 mm. Il est permis d'ajouter un conduit de Ø intérieur = 3,25 mm maximum au corps principal de la pompe à essence, pour permettre le raccord du carburateur à la prise de pression dans le carter du moteur.

* La distance entre la face arrière du carburateur et l'axe

Article 11 Specific Regulations for Intercontinental A-Junior

* Air cooled by natural air flow series production single cylinder engine with piston-port intake and without a gearbox, homologated by the CIK-FIA and complying with these Technical Regulations.

The original parts of the homologated engine must always retain their original construction and comply with and be identifiable from the photographs, drawings and physical dimensions described on the Homologation Form.

* Maximum cylinder cubic capacity: 100 cc.

* Stroke: 46.0 mm minimum - 54.5 mm maximum.

* Maximum opening angle of exhaust: to comply with the stroke homologated in accordance with the «A» diagram of the Homologation Form (reading by means of a graduated circle with a minimum diameter of 200 mm or by means of a digital device).

* The width of the chord of the exhaust ports must not be more than 22.3% of the total circumference of the cylinder established by the theoretically maximum bore homologated by the CIK-FIA + the wall thickness of the division(s) between the ports. The shape of the exhaust ports must be that of a geometrical figure the sides of which are equal two by two and comprising 4 radii less than or equal to 4 mm.

* Total maximum inlet angle: to comply with the stroke homologated in accordance with the «B» sketch (reading by means of a graduated circle with a minimum diameter of 200 mm or by means of a digital device).

* The total width of the chord of the inlet ports must not be more than 22.3% of the total circumference of the cylinder established by the theoretically maximum bore homologated by the CIK-FIA + the wall thickness of the division(s) between the ports.

* Opening angles and measurement of the chords according to appended technical drawing No. 10.

* Port opening angles: any device or artifice which may modify the port opening angles as defined by the regulations or which permits directly or indirectly to increase the inlet or exhaust cycle is forbidden.

* Any machining of the sleeve and/or of the piston allowing a flow of mixture inside the cylinder when the lower edge of the piston has closed the inlet port is forbidden. This includes (but is not limited to): offsetting crankshaft centerline to bore centerline by any means, asymmetrical (scallop) machining of piston crown or skirt, «breaking» the port edges on the piston and liner beyond what is necessary for the machining of an edge.

* Carburettor: CIK-FIA homologated butterfly type, with a centre spindle and a maximum venturi diameter of 24 mm. It is allowed to add a duct with an internal Ø of 3.25 mm maximum to the main body of the fuel pump, in order to permit the connection of the carburettor to the engine crankcase pressure duct.

* The distance between the rear side of the carburettor and the centre line of the cylinder must not be less than

du cylindre doit être de 91 mm minimum (mesurée selon critères définis par la CIK-FIA). Les angles α (Alpha) et β (Beta) définissant les 91 mm ne peuvent pas être modifiés.

La distance entre le carburateur et le conduit d'admission du cylindre doit être constitué des composants en caoutchouc de série du moteur, d'un adaptateur et de joints ; aucune pièce supplémentaire n'est autorisée.

L'adaptateur - entretoise (permettant d'établir la distance de 91 mm) doit avoir une section transversale cylindro-conique entre la face arrière du carburateur et la pièce originale en caoutchouc.

L'adaptateur doit être fixé mécaniquement au moyen d'outils et il ne doit pas présenter de branchements qui s'emboîtent ni de pièces qui se chevauchent.

En outre, tout branchement induisant un volume supplémentaire (y compris toute rainure, tout espace creux ou autres) au niveau du conduit d'admission est interdit.

* Le conduit pour la prise de pression dans le carter doit avoir un diamètre intérieur maximum de 3,25 mm.

* Volume de la chambre de combustion: minimum 12 cm³. Le volume de la chambre est mesuré avec une burette de laboratoire, classe A, graduée en dixièmes de cm³. Le mélange utilisé pour ce contrôle sera composé d'essence sans plomb et d'huile 2-temps réservée au mélange dans les proportions de 1 pour 1. Le remplissage de la chambre se fera selon la méthode décrite à l'Annexe n° 1b.

Tout dispositif ou artifice pouvant modifier le volume réglementé de la chambre de combustion ou permettant de diminuer directement ou indirectement ce volume est interdit.

* Bougie: marque libre. Le culot de la bougie (électrodes non comprises), serrée sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

Dimensions - longueur: 18,5 mm; pas: M 14 x 1.25.

* Le «squish» (distance entre piston et culasse) doit être, en tout point, de 1,2 mm minimum. L'épaisseur de la baguette d'étain utilisée pour mesurer le «squish» doit être comprise entre 1,2 et 1,5 mm. Les mesures doivent être prises avec le moteur en condition de course à tout moment de la manifestation.

* Le pot d'échappement doit être homologué par la CIK-FIA, un par modèle de moteur, et doit inclure deux boucles pour le plombage, et porter le numéro d'homologation CIK-FIA. L'épaisseur de la tôle doit être de 0,75 mm minimum et le poids du pot d'échappement ne peut être inférieur à 90% du poids homologué lors des homologations antérieures à 2000.

* Un interrupteur pour l'arrêt du moteur est obligatoire. Il doit être situé de telle façon que le Pilote assis en position normale de conduite puisse l'actionner.

* Embrayage: à sec, centrifuge et homologué par la CIK-FIA.

* Le démarrage se fera avec un démarreur électrique qui pourra être embarqué.

* L'embrayage du moteur doit s'opérer à 5 000 tr/min maximum et provoquer l'avancement du kart, Pilote à bord.

* Une protection efficace (faite en aluminium coulé) recouvrant l'embrayage centrifuge tout en laissant un libre

91 mm (measured in accordance with the criteria defined by the CIK-FIA). The α (Alpha) and β (Beta) angles defining the 91 mm may not be modified.

The distance between the carburettor and cylinder inlet duct must be composed of the series rubber components of the engine, one adapter part and gaskets; no additional parts are permitted.

The adapter/strut (for setting the distance of 91 mm) must have a cylindrical-conical cross section between the rear side of the carburettor and the original rubber part. The fixation of the adapter part must be mechanical by means of tools and the adapter part must not offer interlocking connections and/or overlapping components. Furthermore any connections resulting in extra volume (including: grooves, hollow spaces or similar) at the level of the inlet duct are forbidden.

* The pressure duct in the crankcase must have a maximum internal diameter of 3.25 mm.

* Volume of the combustion chamber: 12 cc minimum. The volume of the chamber is measured with a class A laboratory burette graduated in tenths of cubic centimetres. The mixture used for this check will be composed of unleaded petrol and 2-stroke oil, mixed in a ratio of 1 to 1. The chamber will be filled in accordance with the method described in Appendix No. 1b.

Any device or artifice which can modify the volume of the combustion chamber as defined by the regulations or which directly or indirectly permits to reduce this volume is forbidden.

* Spark plug: the make is free. The body of the spark plug (electrodes not included), tightened on the cylinder head, must not extend beyond the upper part of the dome of the combustion chamber.

Dimensions - length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.

* The «squish» (distance between the piston and cylinder head) must be 1.2mm as a minimum at all points. The thickness of the length of flux cored pewter used for measuring the «squish» must be comprised between 1.2 and 1.5mm. Measurements must be taken with the engine in racing condition at any time during the meeting.

* Homologated CIK-FIA exhaust pipe, one per engine model. Exhaust pipe to include two «lugs» for sealing and to bear the CIK-FIA homologation number. The sheet metal thickness must be 0.75 mm minimum and the weight of the exhaust pipe may not be less than 90% of the weight homologated during homologations carried out before 2000.

* An engine cut out switch is mandatory. The switch must be located in such a way that it is possible for the Driver normally seated in his driving position to trigger it.

* Clutch: CIK-FIA homologated dry centrifugal clutch.

* The starter system must be electric and may be on-board.

* The engine clutch must be triggered at 5,000 rpm maximum and make the kart with the Driver on board move forward.

* An efficient protection (made of cast aluminium) covering the centrifugal clutch but leaving free access to the

accès à la chaîne ou à la courroie, doit être monté.

- * Pneus: 5" homologués de type médium ou dur.
- * Poids total minimum: 135 kg.
- * Poids minimum du kart (sans carburant): 65 kg.

Article 12 Règlement Spécifique KZ2 & KZ1

- * Groupe propulseur: le moteur et la boîte de vitesses doivent être indissociables. Le carter moteur doit être divisible en 2 parties (vertical ou horizontal) seulement.
 - * Moteur monocylindre à admission par clapets, refroidi par eau, avec un seul circuit, homologué par la CIK-FIA.
 - * Cylindrée maximale: 125 cm³.
 - * Boîte à clapets (dimensions et dessin) conforme à la Fiche d'Homologation. Couverture de la boîte à clapets: libre.
 - * Carburateur en aluminium avec diffuseur «venturi» d'un diamètre maximum de 30 mm rond. Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA 2007-2009, le carburateur doit être le Dell'Orto VSHS 30 désigné à la suite d'un appel d'offres. Le carburateur doit rester strictement d'origine. Les seuls réglages autorisés sont ceux de: la guillotine, l'aiguille, les flotteurs, la cuve, le puits d'aiguille (pulvérisateur), les gicleurs et le kit pointeau, à la condition que toutes les pièces interchangeables soient d'origine Dell'Orto. Le filtre à essence incorporé et l'assiette (pièce n° 28 du dessin technique n° 7) peuvent être supprimés; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.
 - * Boîte de vitesses: homologuée par la CIK-FIA (y compris le couple primaire). 3 rapports minimum et 6 rapports maximum. Contrôle des rapports avec disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou codeur digital; les décimales de degré portées sur la Fiche d'Homologation devront être mentionnées en dixièmes de degré et non en minutes. Pour l'homologation de la boîte de vitesses, le(s) Constructeur(s) ainsi que le modèle et le type doivent figurer sur la Fiche d'Homologation.
 - * En KZ2 : commande de boîte de vitesses manuelle et uniquement mécanique, sans système d'assistance. Tout système quelconque de coupure d'allumage est interdit.
 - * En KZ1 : commande de boîte de vitesses manuelle ou électromécanique.
 - * Angle d'ouverture total d'échappement de 199° maximum, indépendamment de la valeur indiquée sur la fiche d'homologation (lecture par cercle gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou appareil digital).
 - * Volume de la chambre de combustion: minimum 11 cm³. Le volume de la chambre est mesuré avec une burette de laboratoire, classe A, graduée en dixièmes de cm³. Le mélange utilisé pour ce contrôle sera composé d'essence sans plomb et d'huile 2-temps réservée au mélange dans les proportions de 1 pour 1. Le remplissage de la chambre se fera selon la méthode décrite à l'Annexe n° 1a.
 - * Bougie: marque libre. Le culot de la bougie (électrodes non comprises), serrée sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.
- Dimensions - longueur: 18,5 mm; pas: M 14 x 1,25.
- * Il est permis d'ajouter une masse sur le rotor d'allu-

chain or belt must be fitted.

- * Tyres: 5" homologated medium or hard type.
- * Total minimum weight: 135 kg.
- * Minimum weight of kart (without fuel): 65 kg.

Article 12 Specific Regulations for KZ2 & KZ1

- * Power unit: it must not be possible to dissociate the engine from the gearbox. Engine case divided into only 2 parts (vertical or horizontal).
 - * Water cooled single-cylinder engine with reed-valve intake, one circuit only, homologated by the CIK-FIA.
 - * Maximum cylinder cubic capacity: 125 cc.
 - * Reed-valve box (dimensions and drawing) according to the Homologation Form. Reed-valve box cover: free.
 - * Carburettor made of aluminium, with a venturi type diffuser with a maximum diameter of 30 mm round. For the 2007-2009 CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, the carburettor must be the Dell'Orto VSHS 30 designated following an invitation to tender. The carburettor must remain strictly original. The only settings allowed may be made to: the slide, the needle, the floaters, the float chamber, the needle shaft (spray), the jets and the needle kit, subject to all the interchanged parts being of Dell'Orto origine. The incorporated petrol filter and the plate (part No. 28 on the technical drawing No. 7) may be removed; if they are kept, they must be original.
 - * Gearbox: homologated by the CIK-FIA (including the primary torque). Minimum 3 and maximum 6 ratios. Check of the ratios using a graduated disc with a minimum diameter of 200 mm or a digital coder; the degree decimals given on the Homologation Form must be mentioned in tenths of degrees and not in minutes. For the homologation of the gearbox, the Manufacturer(s) and the model and type must appear on the Homologation Form.
 - * In KZ2: hand-operated and exclusively mechanical gearbox control without a servo system. Any system of ignition cutting is forbidden.
 - * In KZ1: hand-operated or electro-mechanical gearbox control.
 - * Total exhaust opening angle of 199° maximum, irrespective of the value indicated on the homologation form (to be read with a graduated circle of a minimum diameter of 200 mm or with a digital device).
 - * Volume of the combustion chamber: 11 cc minimum. The volume of the chamber is measured with a class A laboratory burette graduated in tenths of cubic centimetres. The mixture used for this check will be composed of unleaded petrol and 2-stroke oil, mixed in a ratio of 1 to 1. The chamber will be filled in accordance with the method described in Appendix No. 1a.
 - * Spark plug: the make is free. The body of the spark plug (electrodes not included), tightened on the cylinder head, must not extend beyond the upper part of the dome of the combustion chamber.
- Dimensions - length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.
- * It is allowed to add a mass to the ignition rotor; it shall

mage, fixée par 2 vis minimum, sans modification du rotor homologué.

* Échappement: homologué (voir Complément à la Fiche d'Homologation) et dont l'épaisseur de tôle en acier magnétique doit être de 0,75 mm minimum.

* Pneus: 5".

- KZ1: homologués.

- KZ2: homologués de type médium ou dur.

* Poids minimum:

- circuits courts: 170 kg,

- circuits longs: 175 kg.

* Carrosserie sur circuits longs: les spécifications pour la carrosserie peuvent être les mêmes que pour le Superkart en tout ou en partie.

Article 13 Règlement Spécifique Intercontinental C Sudam

* Moteur monocylindre de série à admission à clapets ou à jupe de piston, refroidi par écoulement d'air, sans boîte de vitesses, homologué par la CIK-FIA et conforme au présent Règlement Technique.

* Cylindrée maximum: 125 cm³.

* Carburateur homologué par la CIK-FIA. Le carburateur doit être à papillon à axe central avec un diamètre maximum de venturi de 24 mm rond (pour les autres dimensions obligatoires, voir dessin technique n° 7).

* Pneus: 5" homologués de type médium ou dur.

* Poids minimum: 145 kg.

* Poids minimum du kart (sans carburant): 65 kg.

Article 14 Règlement Spécifique Intercontinental C Sudam-Junior

* Moteur monocylindre de série à admission à clapets ou à jupe de piston, refroidi par écoulement d'air, sans boîte de vitesses, homologué par la CIK-FIA et conforme au présent Règlement Technique.

* Cylindrée maximum: 125 cm³.

* Carburateur homologué par la CIK-FIA. Le carburateur doit être à papillon à axe central avec un diamètre maximum de venturi de 24 mm rond (pour les autres dimensions obligatoires, voir dessin technique n° 7).

* Utilisation obligatoire d'une bride de Ø=17,2 mm et de 15 mm d'épaisseur, selon spécification CIK-FIA.

* Pneus: 5" homologués de type médium ou dur.

* Poids minimum: 135 kg.

* Poids minimum du kart (sans carburant): 65 kg.

Article 15 Règlement Spécifique Intercontinental E (Circuits courts)

* Moteur monocylindre refroidi par écoulement d'air ou par eau, avec un seul circuit, agréé par la CIK-FIA.

* Cylindrée maximum: 250 cm³.

be fixed by at least 2 screws, without any modification to the homologated rotor.

** Exhaust: homologated (see Supplement to the Homologation Form) and the magnetic steel sheet metal thickness of which must be 0.75 mm minimum.*

** Tyres: 5".*

- KZ1: homologated.

- KZ2: homologated medium or hard type.

** Minimum weight:*

- short circuits: 170 kg,

- long circuits: 175 kg.

** Bodywork for long circuits: the specifications for the bodywork can be the same as for Superkart partly or fully.*

Article 13 Specific Regulations for Intercontinental C Sudam

** Air cooled by natural air flow series production single cylinder engine with reed-valve or piston-port inlet, without a gearbox. Homologated by the CIK-FIA and complying with these Technical Regulations.*

** Maximum cylinder cubic capacity: 125 cc.*

** Carburettor homologated by the CIK-FIA. The carburettor must have a butterfly with a central spindle of a maximum venturi diameter of 24 mm round (for other mandatory dimensions, see technical drawing No. 7).*

** Tyres: 5" homologated of the medium or hard type.*

** Minimum weight: 145 kg.*

** Minimum weight of the kart (without fuel): 65 kg.*

Article 14 Specific Regulations for Intercontinental C Sudam-Junior

** Air cooled by natural air flow series production single cylinder engine with piston-port or reed-valve intake, without a gearbox. Homologated by the CIK-FIA and complying with these Technical Regulations.*

** Maximum cylinder cubic capacity: 125 cc.*

** Carburettor homologated by the CIK-FIA. The carburettor must have a butterfly with a central spindle of a maximum venturi diameter of 24 mm round (for other dimensions, see technical drawing No. 7).*

** Mandatory use of a Ø=17.2 mm restrictor with a 15 mm thickness complying with the CIK-FIA specification.*

** Tyres: 5" homologated medium or hard type.*

** Minimum weight: 135 kg.*

** Minimum weight of the kart (without fuel): 65 kg.*

Article 15 Specific Regulations for Intercontinental E (Short Circuits)

** Air cooled by natural air flow or water cooled single cylinder engine, one single circuit, approved by the CIK-FIA.*

** Maximum cylinder cubic capacity: 250 cc.*

- * Types de moteurs autorisés:
- * Tout moteur monocylindre moto de grande série, agréé par la CIK-FIA (selon un catalogue complet fourni par le Constructeur).
- * Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.
- * Carburateur «venturi» sans électronique.
- * Les «Power Valves» sont autorisées sur les moteurs qui en sont pourvus lors de l'Agrément, sous réserve qu'elles soient fixes et bloquées dans une seule position.
- * Profil de boîte à clapets libre.
- * Boîte de vitesses: au moins 3 rapports et 6 maximum, selon catalogue du Constructeur.
- * Poids minimum: 205 kg.
- * Pneus: 6" homologués.

Article 16 Règlement Spécifique Formule Monde

- 16.1 - Moteur:**
- * Moteur monocylindre à 4-temps, refroidi par écoulement d'air ou par eau, avec un seul circuit.
 - * Cylindrée Moteur de 220 cm³ maximum.
 - * Suralimentation interdite.
 - * Tout système d'injection est interdit. La pulvérisation de produits autres que le carburant est interdite.
 - * Type: agréé par la CIK-FIA.
 - * Prix de vente maximum limité contractuellement à 1'000 \$ US sortie usine, hors taxes, droits de douane et frais de transport.
 - * Puissance limitée: 15 CV (éventuellement par utilisation d'une bride).
 - * Démarreur avec source électrique embarquée.
 - * Embrayage.
 - * Silencieux d'échappement conforme aux normes de la CIK-FIA (~= 100 dB/A).
 - * Silencieux d'aspiration.

- 16.2 - Châssis:**
- * Châssis avec définition mono conception selon cahier des charges et dessin de la CIK-FIA.
 - * Matériau obligatoire: acier magnétique.
 - * Tolérances sur les cotes linéaires: +/- 5 mm, sur les angles: +/- 1°.
 - * Tube du châssis (6 tubes principaux) de diamètre 30 mm ou 1"1/4 et épaisseur 2 mm (avec tolérances de fabrication du pays de production ou ISO 4200).
 - * Axe arrière magnétique de diamètre 40 mm ou 1"1/2 maximum et épaisseur 2,9 mm minimum.
 - * Roulements et paliers sur axe arrière, maximum 3.
 - * Plaques-supports de paliers non démontables.
 - * Supports de fusée avec alésage diamètre 12 +/- 0.1 mm et avec réglage de la chasse et du carrossage par seulement 1 excentrique.
 - * Fusée avant monobloc.
 - * Jante 5" obligatoire.
 - * Support carrosserie et pare-chocs avant et arrière selon

- * Types of engines allowed:
- * Any series production single cylinder motorbike engine approved by the CIK-FIA (according to full catalogue supplied by the Manufacturer).
- * Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energy source of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.
- * Venturi carburettor without electronics.
- * «Power Valves» on engines equipped with them when they are approved are permitted, subject to their being used locked and blocked in a single position.
- * Free reed-valve box profile.
- * Gearbox with minimum 3 ratios and maximum 6 ratios, according to the Manufacturer's catalogue.
- * Minimum weight: 205 kg.
- * Tyres: 6" homologated.

Article 16 Specific Regulations for World Formula

- 16.1 - Engine:**
- * Single cylinder 4-stroke engine, cooled by air flow or water, one circuit only.
 - * Engine cylinder capacity of 220 cc maximum.
 - * Supercharging forbidden.
 - * Any injection system is forbidden. The spraying of products other than fuel is forbidden.
 - * Type: approved by the CIK-FIA.
 - * Maximum selling price limited by contract to 1,000 US \$ ex-works excluding taxes, customs duties and transportation costs.
 - * Limited power: 15 HP (with the possible use of a restrictor).
 - * Starter with on-board electric source.
 - * Clutch.
 - * Exhaust silencer complying with the CIK-FIA standards (~= 100 dB/A).
 - * Inlet silencer.

- 16.2 - Chassis:**
- * Single design chassis according to list of requirements and drawing by the CIK-FIA.
 - * Compulsory material: magnetic steel.
 - * Tolerances for linear dimensions: +/- 5 mm, for angles: +/- 1°.
 - * Chassis tube (6 main tubes) of 30 mm diameter or 1" 1/4 and 2 mm thickness (with building tolerances of the producing country or ISO 4200).
 - * Magnetic rear axle with a 40 mm or 1"1/2 maximum diameter and 2.9 mm minimum thickness.
 - * Bearings and bearing supports on rear axle, 3 maximum.
 - * Bearing supports that cannot be dismantled.
 - * Spindle supports with bore diameter 12 +/- 0.1 mm and with setting of the caster and of the camber with only 1 eccentric.
 - * Front spindle in one piece.
 - * 5" rims mandatory.
 - * Bodywork support and front and rear bumpers according

règlement de la CIK-FIA.

- * Fixation du siège par 2 points fixes sur tube A et 2 points fixes sur tube B.
- * Fixation de la direction selon dessin CIK-FIA par tubes de diamètre 20 mm et épaisseur de 2 mm.
- * Carrosserie obligatoire homologuée par la CIK-FIA.
- * Matériaux interdits sur toutes les pièces composant le kart: Titane, Magnésium et matériau composite (siège en fibre de verre autorisé).

16.3 - Pneus:

- * Pneu unique suite à un appel d'offres par Région ou par ASN (exception possible après accord de la CIK-FIA).
- * Largeur maximale d'une roue avant complète et montée (jante et pneu): 135 mm.
- * Largeur maximale d'une roue arrière complète et montée (jante et pneu): 185 mm.

16.4 - Poids:

- * Poids minimum:
- 140 kg (Pilote compris) jusqu'à 15 ans.
- 150 kg (Pilote compris) de 15 à 18 ans.
- 160 kg (Pilote compris) à partir de 18 ans.

Article 17 Règlement Spécifique kart électrique

Voir livret 7 de l'Annuaire du Sport Automobile FIA: Règlement Technique pour Véhicules à Energie Alternative.

Article 18 Règlement Général KF4

- * Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours conserver leur construction d'origine et être conformes et identifiables aux photos, dessins et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation et présentes sur le moteur plombé lors de l'homologation.
- * Les modifications susceptibles de changer l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine représentés sur la Fiche d'Homologation sont interdites, sauf si elles sont explicitement autorisées par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité.
- * Le moteur de base doit être adaptable pour utilisation dans les trois catégories spécifiques.
- * Moteur alternatif mono-cylindre 2-temps à prise directe, homologué par la CIK-FIA.
- * Matériaux exotiques interdits : acier et aluminium obligatoires.
- * Carbone interdit pour toutes les pièces structurelles.
- * Carters moteur et cylindre issus obligatoirement d'une fonte d'aluminium.
- * vilebrequin, bielle et axe de piston : acier magnétique obligatoire.
- * Pistons issus obligatoirement d'une fonte ou d'une forge d'aluminium.
- * Cylindre avec chemise en fonte d'acier.
- * Hauteur du bloc-cylindre mesurée entre le plan de joint supérieur de la chemise et le plan de joint du pied du cylindre.

to CIK-FIA regulations.

- * Fixation of seat by 2 fixed points on A tube and 2 fixed points on B tube.
- * Fixation of steering according to drawing by the CIK-FIA with tubes of 20 mm diameter and 2 mm thickness.
- * Compulsory CIK-FIA homologated bodywork.
- * Forbidden materials on all parts composing the kart: Titanium, Magnesium and composite materials (seat in glass fibre authorised).

16.3 - Tyres:

- * Single tyre after invitation to tender per Region or per ASN (possible exception after CIK-FIA agreement).
- * Maximum width of a fitted complete front wheel (rim and tyre): 135 mm.
- * Maximum width of a fitted complete rear wheel (rim and tyre): 185 mm.

16.4 - Weight:

- * Minimum weight:
- 140 kg (Driver included) until 15 years old.
- 150 kg (Driver included) from 15 to 18 years old.
- 160 kg (Driver included) from 18 years old.

Article 17 Specific Regulations for electrical kart

See book 7 of the FIA Yearbook of Automobile Sport: Technical Regulations for Alternative Energy Vehicles.

Article 18 General Regulations for KF4

- * The original parts of the homologated engine must always retain their original construction and comply with and be similar to the photographs, drawings and physical heights described on the Homologation Form and present on the engine sealed at the homologation.
- * The modifications likely to change the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of the original parts represented on the Homologation Form are forbidden, except if they are explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons.
- * The basic engine must be adaptable for use in all three specific categories.
- * Direct drive single-cylinder 2-stroke reciprocating engine homologated by the CIK-FIA.
- * Exotic materials forbidden: mandatory steel and aluminium.
- * Carbon forbidden for all structural parts.
- * Engine crankcases and cylinder obligatorily from aluminium casting.
- * Crankshaft, connecting rod and gudgeon pin: mandatory magnetic steel.
- * Pistons obligatorily from aluminium casting or forging.
- * Cylinder with steel casting liner.
- * Height of cylinder block measured between the upper gasket plane of the liner and the gasket plane of the cylinder base.

- * Cylindrée maximum: 125 cm³.
- * Course comprise entre 54 mm minimum et 54,5 mm maximum.
- * Refroidissement par eau (carters, cylindre et culasse), d'un circuit uniquement, avec pompe à eau intégrée.
- * Radiateur homologué.
- * Admisssion par clapets dans les demi-carters ou dans le cylindre.
- * Power-valve autorisée, homologuée avec commande (ouverture) pneumatique et rappel (fermeture) mécanique, sans connexions électroniques.
- * Suralimentation interdite.
- * Volume minimum de chambre de combustion : 9 cm³, mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe n° 1c.
- * Bougie: marque libre. Le culot de la bougie (électrodes non comprises) serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.
- * Dimensions du puits fileté de bougie - longueur: 18,5 mm; pas: M 14 x 1,25.
- * Système d'équilibrage homologué, obligatoire, démontable et contrôlable directement depuis l'extérieur, réalisé à l'aide de systèmes déséquilibrés tournant en sens contraire du vilebrequin. Le degré d'équilibrage sera de 25% minimum (voir détails dans le Règlement d'Homologation).
- * Système d'allumage homologué, digital variable autorisé uniquement en fonction du régime moteur et permettant de recharger la batterie. Montage, fixation, fonctionnement et marquage selon cahier des charges défini dans le Règlement d'Homologation par la CIK-FIA.
- * Limitation du régime moteur à maximum 14 000 tr/min.
- * Carburateur sans connexions électroniques, à cuve, de diamètre 30 mm maximum avec un venturi rond, de grande série, devant rester strictement d'origine.
- * Démarreur avec source électrique embarquée.
- * Batterie sèche (sans maintenance) obligatoire, utilisée seulement pour le démarreur.
- * Interrupteur de mise en marche et d'arrêt obligatoire, pouvant être actionné par le Pilote dans la position normale de conduite.
- * Embrayage homologué à sec, centrifuge avec masses d'expansion et avec couronne du démarreur fixée sur le demi vilebrequin (ou volant moteur):
 - diamètre extérieur des masses d'expansion: 80 mm minimum.
 - poids minimum (embrayage complet avec couronne de démarreur et pignon moteur) selon la Fiche d'Homologation du moteur.
- * L'embrayage du moteur doit s'opérer à 5 000 tr/min maximum et provoquer l'avancement du kart, Pilote à bord.
- * Une protection efficace (faite en aluminium ou plastique) recouvrant l'embrayage centrifuge tout en laissant un libre accès à la chaîne ou à la courroie, doit être montée.
- * Echappement formé au maximum de 6 sections de diamètre constant, divergent ou convergent, et silencieux d'échappement homologué avec le moteur. Epaisseur minimum de la tôle d'échappement: 0.9 mm.
- * Silencieux d'aspiration homologué CIK-FIA avec 2 aspirations de 23 mm.
- * Maximum cylinder capacity: 125 cc.
- * Stroke comprised between 54 mm minimum and 54.5 mm maximum.
- * Water cooled (crankcases, cylinder and cylinder head), with one circuit only, with an integrated water pump.
- * Homologated radiator.
- * Intake by reed valves in the crankcases or in the cylinder.
- * Power-valve authorised, homologated with pneumatic control (opening) and mechanical return (closing), without any electronic connections.
- * Supercharging forbidden.
- * Combustion chamber minimum volume: 9 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1c.
- * Spark plug: the make is free. The spark plug barrel (electrodes not included) tightened on the cylinder head must not extend beyond the upper part of the combustion chamber dome.
- * Dimensions of the threaded spark-plug housing - length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.
- * Mandatory homologated balance system made with unbalanced systems rotating in the opposite direction to that of the crankshaft. The balancing will be 25% minimum (see details in the Homologation Regulations). It must be possible to dismount it and control it directly from the outside.
- * Homologated variable digital ignition system with self-charging system for the battery, allowed only according to engine speed. Mounting, attachment, method of function and marking in accordance with the list of requirements defined in the Homologation Regulations by the CIK-FIA.
- * Engine speed limit set at maximum 14,000 rpm.
- * Strictly original mass produced float chamber carburettor with a maximum diameter of 30 mm, with a round venturi, without any electronic connections.
- * Starter with on-board electric source.
- * Mandatory sealed battery (maintenance free) used only for the starter.
- * Mandatory start and cut-off switch that can be triggered by the Driver in his normal driving position.
- * Mandatory homologated centrifugal dry clutch with clutch weights, and with starting ring attached to half crankshaft unit (or flywheel):
 - external diameter of the clutch weights: 80 mm minimum.
 - minimum weight (complete clutch with starter ring and engine sprocket) according to the engine Homologation Form.
- * The engine clutch must be triggered at 5,000 rpm maximum and make the kart with the Driver on board move forward.
- * An efficient protection (made of aluminium or plastic) covering the centrifugal clutch but leaving free access to the chain or belt must be fitted.
- * Exhaust composed of 6 sections as a maximum with a constant diameter, either divergent or convergent, and exhaust silencer homologated with the engine. Minimum thickness of exhaust sheet metal: 0.9 mm.
- * CIK-FIA homologated inlet silencer with 2 inlets of 23 mm.

- * Limitation sonore à 100 dB/A maximum à 10 000 tr/min.
- * Limitation à 4% de la quantité de lubrifiant ajouté au carburant.
- * Limitation des émissions chimiques contrôlée lors de l'homologation.
- * Identifiants: emplacements de 30 mm x 20 mm usinés et plats pour mise en place des identifiants autocollants:
 - à l'avant du cylindre,
 - sur la partie supérieure du logement de la boîte à clapets pour les demi-carters.

Article 19 Règlement Spécifique KF3

Moteur homologué en KF4, avec les modifications suivantes:

- * Power-valve interdite : remplacée par l'obturateur fixe, homologué, ou logement dans le cylindre non usiné.
- * Angle d'échappement limité à 170° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon méthode décrite à l'Article 2.25.3.2 du Règlement Technique.
- * Régime de rotation limité à maximum 14 000 tr/min.
- * Volume de chambre de combustion minimum de 12 cm³, mesuré selon méthode décrite dans l'annexe n° 1b du Règlement Technique.
- * Echappement monotype spécifique (dimensions et volume selon dessin technique n° 12). Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA, un fournisseur unique d'échappements sera désigné suite à un appel d'offres.
- * Carburateur de diamètre 20 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué, devant rester strictement d'origine et devant être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.
Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA, un fournisseur unique de carburateurs sera désigné suite à un appel d'offres.
- * radiateur libre.
- * Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 14 000 tr/min.
- * Pneus: 5" homologués de type médium ou dur.
- * Poids total minimum: 145 kg (Pilote compris).
- * Poids minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

Article 20 Règlement Spécifique KF2

Moteur homologué en KF4, avec les modifications suivantes:

- * Le fonctionnement mécanique de la power-valve est libre, pour autant que toutes les pièces du dessin explosé figurant sur la Fiche d'Homologation soient utilisées et qu'aucune autre pièce n'y soit ajoutée.
- * Volume de chambre de combustion minimum de 9 cm³, mesuré selon méthode décrite dans l'annexe n° 1c du Règlement Technique.
- * Régime de rotation limité à maximum 15 000 tr/min.

- * Noise limited to 100 dB/A maximum at 10,000 rpm.
- * Quantity of lubricant added to the fuel limited to 4%.

- * Limited chemical emissions controlled at the homologation.
- * Identifications: machined flat spaces of 30 mm x 20 mm for the attachment of the specified identification stickers:
 - at the front of the cylinder,
 - on the upper part of the reed box housing for the half sumps.

Article 19 Specific Regulations for KF3

Engine homologated in KF4, with the following modifications:

- * Power-valve not permitted: replaced by the homologated fixed blanking cover, or housing in the cylinder not machined.
- * Exhaust angle limited to 170° maximum on the exhaust ports, measured at the level of the liner in accordance with the method described in Article 2.25.3.2 of the Technical Regulations.
- * Engine speed limited to maximum 14,000 rpm.
- * Combustion chamber minimum volume of 12 cc, measured in accordance with the method described in appendix No. 1b to the Technical Regulations.
- * Specific monotype exhaust (dimensions and volume according to technical drawing No. 12). For the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, a single exhaust supplier will be designated further to an invitation to tender.
- * Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 20 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. It must comply with the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.
For the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, a single carburettor supplier will be designated further to an invitation to tender.
- * free radiator.
- * Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 14 000 rpm.
- * Tyres: 5" homologated medium or hard type.
- * Total minimum weight: 145 kg (Driver included).
- * Minimum weight of kart (without fuel): 75 kg.

Article 20 Specific Regulations for KF2

Engine homologated in KF4, with the following modifications:

- * The mechanical functioning of the power-valve is free, provided that all the components shown on the exploded drawing included on the Homologation Form are used and that no other components are added.
- * Combustion chamber minimum volume of 9 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1c to the Technical Regulations.
- * Engine speed limited to maximum 15,000 rpm.

- * Carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué, devant rester strictement d'origine et devant être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.
- * Radiateur(s) libre(s).
- * Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 15 000 tr/min.
- * Pneus: 5" homologués de type soft, médium ou dur.
- * Poids total minimum: 156 kg (Pilote compris).
- * Poids minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

Article 21 **Règlement Spécifique KF1**

Moteur homologué en KF4, avec les modifications suivantes :

- * Le fonctionnement mécanique de la power-valve est libre, pour autant que toutes les pièces du dessin explosé figurant sur la Fiche soient utilisées et qu'aucune autre pièce n'y soit ajoutée.
- * Diagrammes d'admission et d'échappement libres.
- * Forme des lumières libre.
- * Volume de chambre de combustion libre.
- * Hauteur du bloc-cylindre libre.
- * Distance libre entre le sommet du piston et celui de la chemise.
- * Piston libre.
- * Régime de rotation limité à maximum 16 000 tr/min.
- * Carburateur de diamètre 30 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué, devant rester strictement d'origine et devant être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.
- * Boîte à clapets libre.
- * Radiateur(s) libre(s).
- * Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 16 000 tr/min.
- * Echappement de conception libre.
- * Pneus: 5".
- * Poids total minimum: 156 kg (Pilote compris).
- * Poids minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

ANNEXES

Annexe N°1:

Méthode pour la mesure du volume de la chambre de combustion.

- * Démonter le moteur du châssis.
- * Attendre que le moteur soit à la température ambiante.
- * Faire démonter la culasse pour contrôler le dépassement de la bougie.
- * Faire démonter la bougie (contrôler la cote de 18,5 mm).
- * Visser le «plug insert» à la place de la bougie (le «plug insert» serré sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Il doit être fixé dans la culasse de façon identique à la bougie de 18,5mm de long).
- * Rendre étanche à l'aide de graisse la partie supérieure du piston et la périphérie du cylindre.

- * *Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 24 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. It must comply with the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.*
- * *Free radiator(s).*
- * *Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 15,000 rpm.*
- * *Tyres: 5" homologated soft, medium or hard type.*
- * *Total minimum weight: 156 kg (Driver included).*
- * *Minimum weight of kart (without fuel): 75 kg.*

Article 21 **Specific Regulations for KF1**

Engine homologated in KF4, with the following modifications:

- * *The mechanical functioning of the power-valve is free, provided that all the components shown on the exploded drawing included on the Form are used and that no other components are added.*
- * *Free inlet and exhaust diagrams.*
- * *Free ports shape.*
- * *Free combustion chamber volume.*
- * *Free cylinder block height.*
- * *Free distance between the top of the piston and that of the liner.*
- * *Free piston.*
- * *Engine speed limited to maximum 16,000 rpm.*
- * *Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 30 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. It must comply with the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.*
- * *Free reed box.*
- * *Free radiator(s).*
- * *Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 16,000 rpm.*
- * *Free design exhaust.*
- * *Tyres: 5".*
- * *Total minimum weight: 156 kg (Driver included).*
- * *Minimum weight of kart (without fuel): 75 kg.*

APPENDICES

Appendix No. 1:

Method for measuring the volume of the combustion chamber .

- * *Remove the engine from the chassis.*
- * *Wait until the engine is at ambient temperature.*
- * *Have the cylinder head removed to check the protrusion of the spark plug*
- * *Have the spark plug removed (check the 18.5 mm dimension).*
- * *Screw in the plug insert in place of the spark plug (the plug insert, tightened on the cylinder head, must not extend beyond the upper part of the dome of the combustion chamber. It must be fixed to the cylinder in exactly the same way as the spark plug measuring 18.5mm long).*
- * *Make the top part of the piston and the periphery of the cylinder water-proof with grease.*

- * Mettre le piston au point mort haut et bloquer le vilebrequin.
- * Essuyer soigneusement l'excédent de graisse.
- * Faire reposer la culasse et la serrer au couple préconisé par le Constructeur.
- * À l'aide de la burette de laboratoire graduée (mécanique ou électronique), remplir la chambre de combustion (avec un mélange de 50% d'huile et 50% de carburant) jusqu'au ras du bord supérieur du «plug insert» (mouillage du plan de joint).
- a) En KZ1 et KZ2, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 11 cm³.
- b) En KF3 et ICA-J, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 12 cm³.
- c) En KF4 et KF2, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 9 cm³.

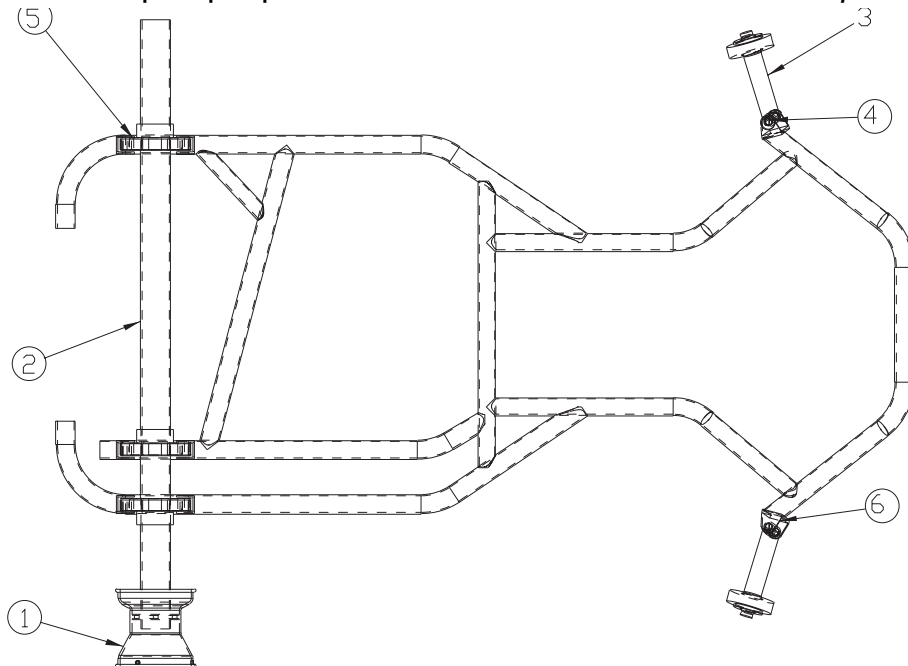
- * Place the piston at top dead centre and block the crankshaft.
- * Carefully remove the excess grease.
- * Place the cylinder head back and screw it in at the torque recommended by the Manufacturer.
- * With a laboratory graduated burette (mechanical or electronic), fill combustion chamber (with a 50% oil and 50% fuel mixture) to the uppermost part of the top edge of the plug insert (wetting the plane of the head gasket).
- a) In KZ1 and KZ2, the volume then measured minus the plug insert (2 cc) must not be less than 11 cc.
- b) In KF3 and ICA-J, the volume then measured minus the plug insert (2 cc) must not be less than 12 cc.
- c) In KF4 and KF2, the volume then measured minus the plug insert (2 cc) must not be less than 9 cc.

DESSIN TECHNIQUE N°1

TECHNICAL DRAWING No. 1

Châssis cadre et pièces principales du châssis

Chassis frame and chassis main parts



Légende :

Caption :

- 1 Jante
- 2 Arbre arrière
- 3 Fusée d'essieu
- 4 Axes-pivots
- 5 Supports de l'arbre arrière
- 6 Pièces de connexion avant

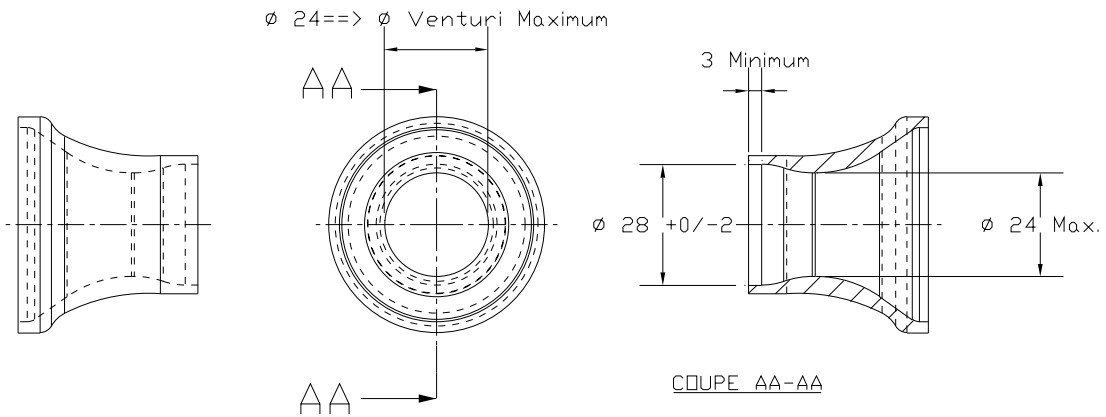
- 1 Rim
- 2 Rear axle
- 3 Steering knuckle
- 4 King pins
- 5 Rear axle supports
- 6 Front connecting parts

DESSIN TECHNIQUE N°3

TECHNICAL DRAWING No. 3

Carburateur

Carburettor



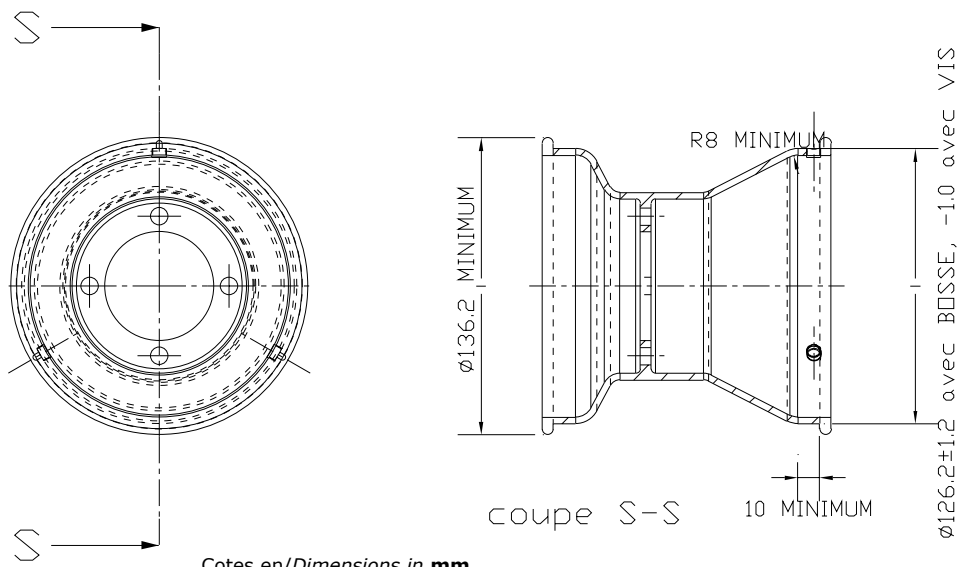
Cotes en/Dimensions in mm

DESSIN TECHNIQUE N°4

TECHNICAL DRAWING No. 4

Jante 5"

5" Rim



Cotes en/Dimensions in mm

APPENDIX III

2008 Draft Regulations for the Distribution of Tyres

RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES

1) Distribution des pneus dans les Championnats de la CIK-FIA

GÉNÉRALITÉS: La CIK-FIA fera appliquer un système de distribution des pneus «slicks» et «pluie» qui garantira la disposition et l'utilisation des pneus d'une qualité constante.

MONTAGE: Le montage des pneus sur jantes doit se faire obligatoirement au Parc d'Assistance «Départ».

INFRACTION: En Groupe 1 (KF1) et Groupe 2 (KF2, KF3, ICC Sudam, ICC Sudam-J, KZ1 et KZ2), toute infraction entraîne obligatoirement (selon les dispositions du Code Sportif International) l'exclusion du Pilote pour toute la manifestation.

2) Distribution des pneus dans le Championnat du Monde CIK-FIA de Karting (pneus «slicks» et «pluie»)

GÉNÉRALITÉS: Le Manufacturier de pneus sera obligé d'annoncer à la CIK-FIA chaque type de pneus choisis, dans un délai ne pouvant être réduit à moins de 45 jours avant chaque épreuve. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus slicks avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation.

Le Concurrent/Pilote aura inscrit sur son bulletin d'inscription la marque de pneus qu'il a choisie.

INSCRIPTION: Tout Manufacturier de pneus désirant participer à la Distribution des pneus dans le Championnat du Monde CIK-FIA doit s'inscrire auprès de l'administration de la CIK-FIA au moyen du formulaire prévu à cet effet avant le 28 février.

DÉPÔT: Le dépôt des pneus au Parc d'Assistance sera effectué par les Manufacturiers de pneus avant le début des Essais non-Qualificatifs. Les Manufacturiers de pneus présenteront une seule spécification par type de pneus («slick» et «pluie»).

DISTRIBUTION: La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance «Départ», contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur de la marque de pneus. Le Bon aura été acheté chez le Manufacturier de pneus/Distributeur. La distribution des pneus «slicks» aura lieu par tirage au sort avant les Essais Qualificatifs et, pour les finalistes, avant la Pré-Finale (voir horaire), en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA.

Après attribution par tirage au sort, les pneus seront marqués du numéro du Conducteur par le personnel du Parc d'Assistance. Les Pilotes seront libres de décider de monter leurs pneus «pluie» sur jantes. Tout pneu «pluie» attribué le sera contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distri-

REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

1) Distribution of tyres in the CIK-FIA Championships

GENERAL: The CIK-FIA will apply a system of distribution of «slick» and «wet weather» tyres that will guarantee the availability and use of tyres with a constant quality.

FITTING: The fitting of tyres on rims shall be carried out in the «Start» Servicing Park.

INFRINGEMENT: In Group 1 (KF1) and Group 2 (KF2, KF3, ICC Sudam, ICC Sudam-J, KZ1 and KZ2), any infringement shall entail the exclusion of the Driver from the whole meeting (pursuant to the provisions of the International Sporting Code).

2) Distribution of tyres in the CIK-FIA World Karting Championship («slick» and «wet weather» tyres)

GENERAL: The tyre Manufacturer will be compelled to announce to the CIK-FIA each type of tyres chosen, within a time limit which may not be under 45 days before each event. The tyre Manufacturer shall supply all slick tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.

The Entrant/Driver must name on his entry form the make of tyres that he has chosen.

ENTRY: Any tyre Manufacturer wishing to participate in the Distribution of tyres in the CIK-FIA World Championship must enter before 28 February at the administration of the CIK-FIA by means of the form provided for for this purpose.

STOCKING: The tyres will be stocked in the Servicing Park by the tyre Manufacturers before the start of non-Qualifying Practice. Tyre Manufacturers will present only one specification per type of tyres («slick» and «wet weather»).

DISTRIBUTION: Tyres will be distributed in the «Start» Servicing Park, in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Distributor of the make of tyres. The Voucher must have been purchased from the tyre Manufacturer/Distributor. The distribution of «slick» tyres will be carried out by random draw before Qualifying Practice and, for the finalists, before the Pre-Final (see schedule), in the presence of a CIK-FIA Steward.

After having been allocated by random draw, the Driver's number will be marked on them by the Servicing Park staff. Drivers are free to decide to fit their «wet weather» tyres on rims. Any «wet weather» tyre will be allocated in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/

buteur.

Il sera déballé (si emballage il y a), marqué du numéro du Pilote et monté sur jante. Il ne sera pas repris par le Manufacturier de pneus/Distributeur, même s'il n'a pas été utilisé. Les Pilotes pourront obtenir leurs pneus «pluie» à tout moment de l'Épreuve (suivant les horaires d'ouverture) au Parc d'Assistance «Départ», mais aucun temps supplémentaire ne sera alloué pour permettre à un Pilote de procéder au montage de ses pneus «pluie» avant sa mise en place en Pré-Grille. Les pneus «pluie» non montés seront repris au terme de l'Épreuve par les Manufacturiers/Distributeurs, en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA.

Pour les pilotes qualifiés pour la phase finale, il sera obligatoire de monter sur jantes au minimum 1 train de pneus «pluie» selon les indications contenues dans l'horaire.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

- Pneus «slicks» : 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Repêchage éventuel; 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour la phase finale, provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.

- Pneus «pluie» : 4 pneus avant et 4 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale, provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.

- Tous les pneus pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale seront stockés en Parc d'Assistance.

CHANGEMENT: En cas de crevaison d'un pneu «slick» pendant les Essais ou Manches Qualificatifs, un pilote pourra introduire dans les Parcs d'Assistance, sous le contrôle du Délégué Technique, un pneu de secours (un des pneus «slicks» utilisés lors des Essais non Qualificatifs). Pour la phase finale, un pneu de secours est un pneu des Essais et Manches Qualificatifs.

3) Distribution des pneus dans le Championnat d'Europe CIK-FIA de KF1, la Coupe du Monde CIK-FIA de KF1 et les Championnats Asie-Pacifique CIK-FIA de KF1, KF2, KF3 et KZ2 (pneus «slicks» et «pluie»)

GÉNÉRALITÉS: Le Manufacturier de pneus sera obligé d'annoncer à la CIK-FIA chaque type de pneus choisi, dans un délai ne pouvant être réduit à moins de 45 jours avant chaque épreuve. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus slicks avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation.

Le Concurrent/Pilote aura inscrit sur son bulletin d'inscription la marque de pneus qu'il a choisie.

INSCRIPTION: Tout Manufacturier de pneus désirant par-

Dealer.

It will be unwrapped (if it was wrapped), marked with the Driver's number and fitted on a rim. It will not be taken back by the tyre Manufacturer/Dealer, even if it was not used. Drivers may obtain their «wet weather» tyres at any time during the Event (according to the opening time schedules) in the «Start» Servicing Park, but no extra time will be given to enable a Driver to proceed to the fitting of his «wet weather» tyres before he is placed in the Assembly Area. «Wet weather» tyres that have not been fitted will be taken back at the end of the Event by the tyre Manufacturers/Dealers, in the presence of a CIK-FIA Steward.

Drivers qualified for the final phase will be obliged to fit at least one set of "rain" tyres according to the indications specified in the schedule.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

- «Slick» tyres : 2 front tyres and 2 rear tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats and possible Second Chance; 2 front tyres and 2 rear tyres for the final phase, the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.

- «Wet weather» tyres : 4 front tyres and 4 rear tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase, the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.

- All the tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase will be stored in the Service Park.

CHANGE: *In case a «slick» tyre is punctured during Qualifying Practice or Heats, a Driver will be allowed to place in the Servicing Park a spare tyre (one of the «slick» tyres used during non Qualifying Practice), under the supervision of the Technical Delegate. For the final phase, a spare tyre is a tyre from Qualifying Practice and Heats.*

3) Distribution of tyres in the CIK-FIA European KF1 Championship, in the CIK-FIA World Cup for KF1, and in the CIK-FIA Asia-Pacific KF1, KF2, KF3 & KZ2 Championships («slick» and «wet weather» tyres)

GENERAL: *The tyre Manufacturer will be compelled to announce to the CIK-FIA each type of tyres chosen, within a time limit which may not be under 45 days before each event. The tyre Manufacturer shall supply all slick tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.*

The Entrant/Driver must name on his entry form the make of tyres that he has chosen.

ENTRY: *Any tyre Manufacturer wishing to participate*

iciper à la Distribution des pneus dans les Championnats et Coupes mentionnés ci-dessus doit s'inscrire avant le 28 février auprès de l'administration de la CIK-FIA au moyen du formulaire prévu à cet effet.

DÉPÔT: Le dépôt des pneus au Parc d'Assistance sera effectué par les Manufacturiers de pneus avant le début des Essais non-Qualificatifs. Les Manufacturiers de pneus présenteront une seule spécification par type de pneus («slick» et «pluie»).

DISTRIBUTION: La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance «Départ», contre un Bon du Manufacturier de pneus / Distributeur de la marque des pneus. Le Bon aura été acheté chez le Manufacturier de pneus/ Distributeur. La distribution des pneus aura lieu par tirage au sort avant les Essais Qualificatifs et, pour les finalistes, avant la Pré-Finale (voir horaire), en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA. Après attribution par tirage au sort, les pneus seront marqués du numéro du Pilote (à l'intérieur et sur les 2 flancs extérieurs), par le personnel du Parc d'Assistance, et seront montés sur jantes par le Pilote et/ou son Mécanicien. Tout pneu «slick» monté ou déballé ne sera pas repris par le Manufacturier de pneus/Distributeur, même s'il n'a pas été utilisé. Les pneus «slicks» non montés et non déballés seront repris au terme de l'épreuve par les Manufacturiers/Distributeurs, en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA. Les Pilotes seront libres de décider de monter leurs pneus «pluie» sur jantes. Tout pneu «pluie» attribué le sera contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur. Il sera déballé (si emballage il y a), marqué du numéro du Pilote et monté sur jante. Tout pneu «pluie» monté ou déballé ne sera pas repris par le Manufacturier de pneus/Distributeur, même s'il n'a pas été utilisé. Les Pilotes pourront obtenir leurs pneus «pluie» à tout moment de l'épreuve (suivant les horaires d'ouverture) au Parc d'Assistance «Départ», mais aucun temps supplémentaire ne sera alloué pour permettre à un Pilote de procéder au montage de ses pneus «pluie» avant sa mise en place en pré-grille. Les pneus «pluie» non montés et non déballés seront repris au terme de l'épreuve par les Manufacturiers/Distributeurs, en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA.

Pour les pilotes qualifiés pour la phase finale, il sera obligatoire de monter sur jantes au minimum 1 train de pneus «pluie» selon les indications contenues dans l'horaire.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

- Pneus «slicks» : 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Repêchage éventuel; 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour la phase finale, provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.
- Pneus «pluie» : 4 pneus avant et 4 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale, le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.
- Tous les pneus pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale seront stockés en Parc d'Assistance.

in the Distribution of tyres in the above mentioned Championships and Cups must enter before 28 February at the administration of the CIK-FIA by means of the form provided for for this purpose.

STOCKING: The tyres will be stocked in the Servicing Park by the tyre Manufacturers before the start of non-Qualifying Practice. Tyre Manufacturers will present only one specification per type of tyres («slick» and «wet weather»).

DISTRIBUTION: Tyres will be distributed in the «Start» Servicing Park, in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Distributor of the make of tyres. The Voucher must have been purchased from the tyre Manufacturer/Distributor. The distribution of tyres will be carried out by random draw before Qualifying Practice and, for the finalists, before the Pre-Final (see schedule), in the presence of a CIK-FIA Steward. After having been allocated by random draw, tyres will be marked by the Servicing Park personnel with the Driver's number (inside and on both outer sides), and will be fitted on rims by the Driver or his Mechanic. Any fitted or unwrapped «slick» tyre will not be taken back by the tyre Manufacturer/Dealer, even if it has not been used. Wrapped «slick» tyres that have not been fitted will be taken back at the end of the event by the tyre Manufacturers/Dealers, in the presence of a CIK-FIA Steward. Drivers are free to decide to fit their «wet weather» tyres on rims. Any «wet weather» tyre will be allocated in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Dealer. It will be unwrapped (if it was wrapped), marked with the Driver's number and fitted on a rim. Fitted or unwrapped «wet weather» tyres will not be taken back by the tyre Manufacturer/Dealer, even if they have not been used. Drivers may obtain their «wet weather» tyres at any time during the event (according to the opening time schedules) in the «Start» Servicing Park, but no extra time will be given to enable a Driver to proceed to the fitting of his «wet weather» tyres before he is placed in the Assembly Area. Not fitted and wrapped «wet weather» tyres will be taken back at the end of the Event by the tyre Manufacturers/Dealers, in the presence of a CIK-FIA Steward.

Drivers qualified for the final phase will be obliged to fit at least one set of "rain" tyres according to the indications specified in the schedule.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

- «Slick» tyres : 2 front tyres and 2 rear tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats and possible Second Chance; 2 front tyres and 2 rear tyres for the final phase, the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.
- «Wet weather» tyres : 4 front tyres and 4 rear tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase, the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.
- All the tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase will be stored in the Service Park.

CHANGEMENT: En cas de crevaison d'un pneu «slick» pendant les Essais ou Manches Qualificatifs, un pilote pourra introduire dans les Parcs d'Assistance, sous le contrôle du Délégué Technique, un pneu de secours (un des pneus «slicks» utilisés lors des Essais non-Qualificatifs). Pour la phase finale, un pneu de secours est un pneu des Essais et Manches Qualificatifs.

4) Distribution des pneus dans les Coupes du Monde CIK-FIA de KZ1 et KF2, dans les Championnats d'Europe CIK-FIA de KZ1, KZ2, KF2 et KF3 (Qualifications comprises), dans le Viking Trophy CIK-FIA de KF2, KF3 et KZ2 (pneus «slicks» et «pluie») et dans la Monaco Kart Cup CIK-FIA de KF3 .

GÉNÉRALITÉS: Un Manufacturier de pneus unique choisi après une procédure d'appel d'offres fournira les types de pneumatiques devant être utilisés par chaque Pilote. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus «slicks» avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation.

DÉPÔT: Le dépôt des pneus homologués au Parc d'Assistance sera effectué par les Manufacturiers de pneus. Les Manufacturiers de pneus présenteront une seule spécification par type de pneus («slick» et «pluie»).

DISTRIBUTION: La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance «Départ», contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur de la marque des pneus. Le Bon aura été acheté chez le Manufacturier de pneus/Distributeur. La distribution des pneus aura lieu avant les Essais Qualificatifs et, pour les finalistes, avant la Pré-Finale ou la Course 1 (voir horaire), en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA. Après attribution par tirage au sort, les pneus seront montés sur jantes par le Pilote et/ou son Mécanicien, et marqués du numéro du Pilote par le personnel du Parc d'Assistance. Les Pilotes seront libres de décider de monter leurs pneus «pluie» sur jantes. Tout pneu «pluie» attribué le sera contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur. Il sera déballé (si emballage il y a), marqué du numéro du Pilote et monté sur jante. Tout pneu «pluie» monté ou déballé ne sera pas repris par le Manufacturier de pneus/Distributeur, même s'il n'a pas été utilisé. Les Pilotes pourront obtenir leurs pneus «pluie» à tout moment de l'Épreuve (suivant les horaires d'ouverture) au Parc d'Assistance «Départ», mais aucun temps supplémentaire ne sera alloué pour permettre à un Pilote de procéder au montage de ses pneus «pluie» avant sa mise en place en Pré-Grille. Les pneus «pluie» non montés et non déballés seront repris au terme de l'Épreuve par les Manufacturiers/Distributeurs, en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA.

Pour les pilotes qualifiés pour la phase finale, il sera obligatoire de monter sur jantes au minimum 1 train de pneus «pluie» selon les indications contenues dans l'horaire.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

- Pneus «slicks» : 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour

CHANGE: In case a «slick» tyre is punctured during Qualifying Practice or Heats, a Driver will be allowed to place in the Servicing Park a spare tyre (one of the «slick» tyres used during non-Qualifying Practice), under the supervision of the Technical Delegate. For the final phase, a spare tyre is a tyre from Qualifying Practice and Heats.

4) Distribution of tyres in the CIK-FIA KZ1 and KF2 World Cups, in the CIK-FIA European KZ1, KZ2, KF2 and KF3 Championships (Qualifications included) and in the CIK-FIA KF2, KF3 and KZ2 Viking Trophy («slick» and «wet weather» tyres) and in the CIK-FIA KF3 Monaco Kart Cup.

GENERAL: A single tyre Manufacturer chosen following an invitation to tender procedure will supply the types of tyres to be used by each Driver. The tyre Manufacturer shall supply all «slick» tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.

STOCKING: The homologated tyres will be stocked in the Servicing Park by the tyre Manufacturers. Tyre Manufacturers will present only one specification per type of tyres («slick» and «wet weather»).

DISTRIBUTION: Tyres will be distributed in the «Start» Servicing Park, in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Distributor of the make of tyres. The Voucher must have been purchased from the tyre Manufacturer/Distributor. The distribution of tyres will take place before Qualifying Practice and, for the finalists, before the Pre-Final or Race 1 (see schedule), in the presence of a CIK-FIA Steward. After having been allocated by random draw, they will be fitted on rims by the Driver or his Mechanic and the Driver's number will be marked on them by the Servicing Park staff. Drivers are free to decide to fit their «wet weather» tyres on rims. Any «wet weather» tyre will be allocated in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Dealer. It will be unwrapped (if it was wrapped), marked with the Driver's number and fitted on a rim. Fitted or unwrapped «wet weather» tyres will not be taken back by the tyre Manufacturer/Dealer, even if they have not been used. Drivers may obtain their «wet weather» tyres at any time during the Event (according to the opening time schedules) in the «Start» Servicing Park, but no extra time will be given to enable a Driver to proceed to the fitting of his «wet weather» tyres before he is placed in the Assembly Area. Not fitted and wrapped «wet weather» tyres will be taken back at the end of the Event by the tyre Manufacturers/Dealers, in the presence of a CIK-FIA Steward.

Drivers qualified for the final phase will be obliged to fit at least one set of "rain" tyres according to the indications specified in the schedule.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

- «Slick» tyres : 2 front tyres and 2 rear tyres for Qualify-

les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Repêchage éventuel; 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour la phase finale.

- Pneus «pluie» : 4 pneus avant et 4 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale.

- Tous les pneus pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale seront stockés en Parc d'Assistance.

CHANGEMENT: En cas de crevaison d'un pneu «slick» pendant les Essais ou Manches Qualificatifs, un pilote pourra introduire dans les Parcs d'Assistance, sous le contrôle du Délégué Technique, un pneu de secours (un des pneus «slicks» utilisés lors des Essais non-Qualificatifs). Il ne pourra plus participer au Warm-up du dimanche matin sauf si celui-ci se déroule en pneus «pluie».

Pour la phase finale, un pneu de secours est un pneu des Essais et Manches Qualificatifs.

5) Distribution des pneus dans les Championnats Continentaux CIK-FIA d'ICC-Sudam et ICC-Sudam-Junior (hors Europe) (pneus «slicks» et «pluie»)

GÉNÉRALITÉS: Le Manufacturier de pneus sera obligé d'annoncer à la CIK-FIA chaque type de pneus choisi, dans un délai ne pouvant être réduit à moins de 45 jours avant chaque épreuve. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus «slicks» avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation.

Le Concurrent/Pilote aura inscrit sur son bulletin d'inscription la marque de pneus qu'il a choisie.

DÉPÔT : Par le Pilote au Parc d'Assistance, 4 pneus «slicks» avant et 4 pneus «slicks» arrière, et 4 pneus «pluie» avant et 4 pneus «pluie» arrière du même type, du même mélange et homologués.

DISTRIBUTION: La distribution des pneus «slicks» et «pluie» se fera dans le Parc d'Assistance «Départ». Chaque Pilote doit déposer dans le Parc d'Assistance le nombre de pneus neufs homologués (emballés, n'ayant jamais été montés sur jante et vierges de toutes traces ou marques) qu'il a le droit d'utiliser pour l'Épreuve, ceci contre un reçu du Commissaire Sportif CIK-FIA. Sur ce reçu seront mentionnés la marque et le type de pneus déposés. Un seul type de pneus par marque, «slick» et «pluie», choisi par le Manufacturier du pneu lui-même, pourra être utilisé lors d'une épreuve. La distribution des pneus aura lieu par tirage au sort avant les Essais Qualificatifs et, pour les finalistes, avant la Pré-Finale (voir horaire), en présence d'un Commissaire Sportif CIK-FIA. Après attribution par tirage au sort, les pneus seront marqués du numéro du Pilote par le personnel du Parc d'Assistance.

Pour les pilotes qualifiés pour la phase finale, il sera obligatoire de monter sur jantes au minimum 1 train de pneus «pluie» selon les indications contenues dans l'horaire.

ing Practice, the Qualifying Heats and possible Second Chance; 2 front tyres and 2 rear tyres for the final phase.

- «Wet weather» tyres : 4 front tyres and 4 rear tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase.

- All the tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase will be stored in the Service Park.

CHANGE: *In case a «slick» tyre is punctured during Qualifying Practice or Heats, a Driver will be allowed to place in the Servicing Park a spare tyre (one of the «slick» tyres used during non-Qualifying Practice), under the supervision of the Technical Delegate. This Driver will not be allowed to take part in the Sunday morning Warm-up unless it is held with «wet weather» tyres.*

For the final phase, a spare tyre is a tyre from Qualifying Practice and Heats.

5) Distribution of tyres in the CIK-FIA ICC-Sudam and ICC-Sudam-Junior Continental Championships (outside Europe) («slick» and «wet weather» tyres)

GENERAL: *The tyre Manufacturer will be compelled to announce to the CIK-FIA each type of tyres chosen, within a time limit which may not be under 45 days before each event. The tyre Manufacturer shall supply all «slick» tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.*

The Entrant/Driver must name on his entry form the make of tyres that he has chosen.

STOCKING: *Each Driver will stock in the Servicing Park 4 front «slick» tyres and 4 rear «slick» tyres, and 4 front «wet weather» tyres and 4 rear «wet weather» tyres of the same type and compound, and homologated.*

DISTRIBUTION: *«Slick» and «wet» tyres will be distributed in the «Start» Servicing Park. Each Driver must stock in the Servicing Park the number of new homologated tyres (still wrapped, never having been fitted to a rim, and blank from any traces or marks) which he may use for the Event, in exchange for a receipt from the CIK-FIA Steward. The make and type of the stocked tyres will be mentioned on the receipt. Only one type of «slick» and «wet weather» tyres per make, chosen by the tyre Manufacturer himself, may be used in one event. The distribution of tyres will be carried out by random draw before Qualifying Practice and, for the finalists, before the Pre-Final (see schedule), in the presence of a CIK-FIA Steward. After having been allocated by random draw, the Driver's number will be marked on them by the Servicing Park staff.*

Drivers qualified for the final phase will be obliged to fit at least one set of "rain" tyres according to the indications specified in the schedule.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

- Pneus «slicks» : 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Repêchage éventuel; 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour la phase finale.

- Pneus «pluie» : 4 pneus avant et 4 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale.

Les pilotes n'accédant pas à la phase finale récupéreront à la fin de l'Épreuve, 2 pneus avant et 2 pneus arrière «slicks», neufs, stockés en Parc d'Assistance.

- Tous les pneus pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale seront stockés en Parc d'Assistance.

CHANGEMENT: En cas de crevaison d'un pneu «slick» pendant les Essais ou Manches Qualificatifs, un pilote pourra introduire dans les Parcs d'Assistance, sous le contrôle du Délégué Technique, un pneu de secours (un des pneus «slicks» utilisés lors des Essais non-Qualificatifs). Pour la phase finale, un pneu de secours est un pneu des Essais et Manches Qualificatifs.

6) Distribution des pneus réservés aux Essais non-Qualificatifs et Warm-ups dans les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA (pneus «slicks»)

GÉNÉRALITÉS: Le Manufacturier de pneus sera obligé d'annoncer à la CIK-FIA chaque type de pneus choisi, dans un délai ne pouvant être réduit à moins de 45 jours avant chaque épreuve. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus «slicks» avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation.

Le Concurrent/Pilote aura inscrit sur son bulletin d'inscription la marque de pneus qu'il a choisie.

DÉPÔT: Le dépôt des pneus au Parc d'Assistance sera effectué par les Manufacturiers de pneus avant le début des Essais non-Qualificatifs (voir horaire de l'Épreuve concernée). Les Manufacturiers de pneus présenteront une seule spécification par type de pneus («slick»), identique à celle des pneus déposés pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage et Courses de la phase finale.

DISTRIBUTION : La distribution des pneus «slicks» se fera dans le Parc d'Assistance et aura lieu par tirage au sort lors des Vérifications Techniques. Les codes-barres correspondant aux pneus attribués à chaque Pilote seront reproduits sur le Passeport Technique du Pilote concerné.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

a) Pour tous les Championnats et Coupes CIK-FIA de la catégorie KF1, pour les Championnats d'Asie-Pacifique CIK-FIA de KF2 et KF3 et pour les Championnats panaméricains CIK-FIA d'ICC-Sudam et ICC-Sudam-Jr : 4 pneus «slicks» avant et 4 pneus «slicks» arrière. Ces pneus sont uniquement à utiliser pour les Essais non-Qualificatifs et

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

- «Slick» tyres : 2 front tyres and 2 rear tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats and possible Second Chance; 2 front tyres and 2 rear tyres for the final phase.

- «Wet weather» tyres: 4 front tyres and 4 rear tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase.

At the end of the event, Drivers who have not qualified for the final phase will get back 2 new «slick» front tyres and 2 new «slick» rear tyres which were stored in the Servicing Park.

- All the tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase will be stored in the Service Park.

CHANGE: In case a «slick» tyre is punctured during Qualifying Practice or Heats, a Driver will be allowed to place in the Servicing Park a spare tyre (one of the «slick» tyres used during non-Qualifying Practice), under the supervision of the Technical Delegate. For the final phase, a spare tyre is a tyre from Qualifying Practice and Heats.

6) Distribution of tyres reserved for non-Qualifying Practice and Warm-ups in the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies («slick» tyres)

GENERAL: The tyre Manufacturer will be compelled to announce to the CIK-FIA each type of tyres chosen, within a time limit which may not be under 45 days before each event. The tyre Manufacturer shall supply all «slick» tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.

The Entrant/Driver must name on his entry form the make of tyres that he has chosen.

STOCKING: The tyres will be stocked in the Servicing Park by the tyre Manufacturers before the start of non-Qualifying Practice (see time schedule of the Event concerned). Tyre Manufacturers will present only one specification per type of tyres («slick»), identical to that of the tyres stocked for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, Second Chance Heat and Races of the final phase.

DISTRIBUTION: «Slick» tyres will be distributed in the Servicing Park and allocated by random draw during the Technical Checks. The bar codes corresponding to each Driver will be reproduced on the Technical Passport of the Driver concerned.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

a) For all the CIK-FIA KF1 Championships and Cups, for the CIK-FIA Asia-Pacific KF2 and KF3 Championships and for the CIK-FIA Panamerican ICC-Sudam and ICC-Sudam-Jr Championships : 4 front «Slick» tyres and 4 rear «Slick» tyres. These tyres must only be used during the non-Qualifying Practice and Warm-ups.

Warm-ups.

b) Pour tous les autres Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA : 2 pneus «slicks» avant et 2 pneus «slicks» arrière. Ces pneus sont uniquement à utiliser pour les Essais non-Qualificatifs et Warm-ups.

b) For all the other CIK-FIA Championships, Cups and Trophies : 2 front «Slick» tyres and 2 rear «Slick» tyres. These tyres must only be used during the non-Qualifying Practice and Warm-ups.

APPENDIX IV

Standard Form Fax for First Demand Bank Guarantee

TEXT OF THE FAX which the tenderer's bank must send to the FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE in pursuance of article 4.5 "bank guarantee".

We, the undersigned, BANK X, hereby confirm that we irrevocably agree, upon receipt of a payment order on your behalf worded according to the terms stated below, to immediately transfer to your account n° [] at the bank W, the amount of € 100,000.

Quote: standard form of the fax which the FIA will send to BANK X to enforce the first demand bank guarantee:

Pursuant to the first demand bank guarantee that you have issued to us on behalf of your client, [], we, the FIA, the undersigned, hereby inform you that we deem that the contractual obligations of [] have not been fulfilled for the following reasons:

We therefore demand that you immediately transfer the amount of € [] to our account pursuant to the said guarantee.

We hereby confirm that, upon receipt of the above message, this bond will be released in your favour and transferred to your account, regardless of any oppositions or exceptions of any kind that may be raised or filed by [].

Payment shall be made regardless of any legal action taken to prevent the release of the bond, whether such action is taken by [] directly or by a third party.

Signed Bank X

APPENDIX V

Submission Form

SUBMISSION FORM

2008 CIK- FIA Championships

Championship Name	Price before Tax (in Euro)	Price inclusive of all taxes and charges (in Euro)
<ul style="list-style-type: none">➤ CIK-FIA World Cup for KF2➤ CIK-FIA European Championship for KF2➤ CIK-FIA Viking Trophy for KF2		
<ul style="list-style-type: none">➤ CIK-FIA World Cup for KZ1➤ CIK-FIA European Championship for KZ1		
<ul style="list-style-type: none">➤ CIK-FIA European Championship for KF3➤ CIK-FIA Viking Trophy for KF3➤ CIK-FIA Monaco Kart Cup for KF3		
<ul style="list-style-type: none">➤ CIK-FIA European Championship for KZ2➤ CIK-FIA Viking Trophy for KZ2		

APPENDIX VI

2008 Calendar



CALENDRIER CIK-FIA 2008

2008 CIK-FIA CALENDAR



(sous réserve d'approbation de l'Assemblée Générale de la FIA / subject to the FIA General Assembly approval)

COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KF2 **CIK-FIA WORLD CUP FOR KF2**

18-21/9 La Conca-Muro Leccese (I)

COUPE DU MONDE CIK-FIA DE KZ1 **CIK-FIA WORLD CUP FOR KZ1**

04-07/9 Varennes s/Allier (F)

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE KZ1 **CIK-FIA EUROPEAN KZ1 CHAMPIONSHIP**

01-04/5 Angerville (F)
26-29/6 Mariembourg (B)

CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE KZ2 **CIK-FIA EUROPEAN KZ2 CHAMPIONSHIP**

01-04/5 Angerville (F)
26-29/6 Mariembourg (B)
04-07/9 Varennes s/Allier (F)

CHAMPIONNATS D'EUROPE CIK-FIA DE KF2 & KF3 **CIK-FIA EUROPEAN KF2 & KF3 CHAMPIONSHIPS**

Qualification Région Nord / *Northern Region Qualification*

10-13/7 Göteborg (S)

Qualification Région Ouest / *Western Region Qualification*

10-13/7 Alcaniz (E)*

Qualification Région Centre / *Central Region Qualification*

10-13/7 Val Vibrata (I)*

Finale KF2 / *KF2 Final*

31/7-03/8 Braga (P)*

Finale KF3 / *KF3 Final*

04-07/9 Varennes s/Allier (F)

VIKING TROPHY CIK-FIA DE KF2, KF3 & KZ2 **CIK-FIA KF2, KF3 & KZ2 VIKING TROPHY**

12-15/6 Lappeenranta (FIN)*

MONACO KART CUP CIK-FIA DE KF3 **CIK-FIA KF3 MONACO KART CUP**

17-19/10 Monaco (MC)*

Légende / Caption :

* sous réserve d'homologation ou de réhomologation du circuit / *subject to the homologation or re-homologation of the circuit*