



COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING - FIA



CONDITIONS APPLICABLE TO THE CONTRACT FOR SUPPLYING THE CARBURETTORS USED WITHIN THE FRAMEWORK OF THE 2008 CIK-FIA CHAMPIONSHIPS (Category KF3)

PREAMBLE

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

Only tenderers 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 its tender is correct and that it will notify the FIA of any change that may have an effect on its tender.

15 August 2007
26 September 2007
28 September 2007
29 October 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 terms stated below shall have the following meanings:

1.1 CHAMPIONSHIPS means the following 2008 CIK-FIA CHAMPIONSHIPS:

- The CIK-FIA European Championship for KF3
- The CIK-FIA Asia-Pacific Championship for KF3
- The CIK-FIA Viking Trophy for KF3
- The CIK-FIA Monaco Kart Cup for KF3

These CHAMPIONSHIPS are governed by:

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

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 apply to the parties to the CONTRACT.

1.2 The SPORTING REGULATIONS 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 (for example, see the 2007 version, **Appendix I**) means the specific Technical Regulations applicable to each kart category, as published and amended periodically by the COORDINATOR in accordance with its statutes and regulations.

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

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

1.6 The MANUFACTURER means the supplier of CARBURETTORS which tenders and, having been selected by the COORDINATOR, enters into the contract.

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

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

1.9 EVENT means any event forming part of the CHAMPIONSHIPS entered on the International Sporting Calendar of the CIK-FIA, 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.

1.10 SUPPLY CONDITIONS means the conditions under which the MANUFACTURER shall supply the CARBURETTORS to the COMPETITORS.

1.11 The SUPPLY AGREEMENTS means the agreements between the MANUFACTURER and the COMPETITORS setting out the terms and conditions under which the MANUFACTURER will supply the CARBURETTORS, including any terms (whether in the same or other documents, or resulting from a verbal agreement, or applied in practice) with which the COMPETITORS are obliged or requested to comply as a prerequisite for receiving the CARBURETTORS or any associated support or information.

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

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

The CONTRACT shall stipulate, among other things, the minimum terms and conditions described in this invitation to tender and relating to the supply of CARBURETTORS.

The CONTRACT shall contain a clause prohibiting the transfer of the CONTRACT under any circumstances whatsoever without the prior agreement of the COORDINATOR.

1.14 The TENDERER means any person or entity submitting a tender subsequent to this invitation to tender.

2. INVITATION TO TENDER

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

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

2.3 Only tenders which are capable of meeting the TECHNICAL CONDITIONS set out in section 10, and which include a guarantee that at the time of submitting its tender the TENDERER has in its possession CARBURETTORS that have been produced and are entirely in conformity with the TECHNICAL REGULATIONS and technical specifications, shall be considered.

2.4 Tenders must include proof (in the form of attestations from an insurance company and a bank) that the TENDERER, if selected, will be covered by an insurance policy and a performance guarantee in conformity with the terms set out in Sections 3 and 4 below, before becoming a party to the CONTRACT.

Tenders that do not contain the required attestations shall not be taken into consideration.

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 130,000 (one hundred and thirty thousand) 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 CARBURETTORS within the framework of the CHAMPIONSHIPS,

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. BANK 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 CHAMPIONSHIPS, 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 CARBURETTORS required for the COMPETITORS entered in the CHAMPIONSHIPS. This guarantee shall be for a minimum of 16,000 (sixteen 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 CARBURETTORS 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 CARBURETTORS.

Depletion of stocks of raw materials which does not affect the entire CARBURETTOR manufacturing industry shall not be considered a force majeure event. Strikes and other social strife or problems which prevent manufacture of the CARBURETTORS 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.

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 been committed 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 II**).

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 which 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 16,000 (sixteen 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 COORDINATOR 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 16,000 (sixteen thousand) euros within thirty days following such calls.

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 English and French. The language which shall prevail for the interpretation of the CONTRACT will be determined according to the selected tenderer.

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, **with one example of the carburettor and a full technical dossier** (Technical Drawings for construction and control, catalogue stating references and prices) in a closed and sealed packet, and marked and addressed as follows: Commission Internationale de Karting – FIA, "Carburettor supply tender", c/o Maître JAQUIERY, Huissier de justice, 6, Place des Eaux-Vives, CH – 1207 Geneva – Switzerland (phone number: +41.22.849.59.49.), no later than **26 September 2007**.

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

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

Fifteen samples of the CARBURETTOR and 6 half-imprints for controlling the profile upstream of the venturi must also be sent, in a closed and sealed packet, to the following address no later than 26 September 2007: Commission Internationale de Karting, 2 chemin de Blandonnet, 1215 Geneva 15, Switzerland.

The samples from the MANUFACTURER may be used for substitution at the EVENTS by decision of the officials, for evaluation tests in the process of selecting a MANUFACTURER, or as reference samples.

CARBURETTORS sent by TENDERERS who are not selected will be returned to the senders.

6.2 Any packet received after 26 September 2007 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 September 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 29 October 2007.

6.5 The COORDINATOR has taken reasonable care to ensure that this invitation to tender is accurate in all material respects. The purpose of this invitation to tender is to describe the CARBURETTOR supply conditions, and neither the COORDINATOR, nor any of its representatives or employees, makes any representation or warranty, or accepts any responsibility 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 relation to 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 clarifications concerning the content of the invitation to tender or the proposed procedure. Such changes, amendments or clarifications 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 CARBURETTORS.

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 a 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 that 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 which, in the COORDINATOR's sole opinion, most closely satisfies the scope of the task described. The TENDERER shall, however, be bound under all circumstances by 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 procedure for selecting the TENDERER 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, reflecting 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 of the tender 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. ADVERTISING

7.1 It is hereby agreed that all advertising is prohibited and that the MANUFACTURER shall be limited to supplying CARBURETTORS for due consideration, notwithstanding the following clauses.

7.2 Subject to producing a firm and complete proposal relating to advertising (contributions in the field of sponsoring, prizes, bonuses) including significant advantages for the COMPETITORS, the COORDINATOR will grant the MANUFACTURER the right to describe itself (including in matters of advertising) as the official supplier of CARBURETTORS for the CHAMPIONSHIPS (or the direct equivalent in other languages) and to associate its trademark with the CARBURETTORS supplied (hereinafter the ASSOCIATED RIGHTS).

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

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

7.5 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 CHAMPIONSHIPS or indeed of motor sport in general.

7.6 Any advertising or promotional activity carried out within the framework of the

ASSOCIATED RIGHTS shall be entirely at the MANUFACTURER's cost.

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

7.8 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.

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

7.10 However, in order to ensure sporting equity between all the COMPETITORS, it is essential to ensure that the procedure according to which the product 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. To avoid any confusion, that means that 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.

8. RELATIONS BETWEEN THE MANUFACTURER AND THE COMPETITORS

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

However, this invitation to tender does require that the MANUFACTURER sells the COMPETITORS the CARBURETTORS necessary for their private testing at the same price as the CARBURETTORS for the CHAMPIONSHIPS, minus the logistics costs (personnel and transport) for delivery to the site of the events.

The solvency of the COMPETITORS is not in any way guaranteed by the CONTRACT which shall result from this tendering procedure.

9. SUPPLY CONDITIONS

9.1 Each TENDERER must describe in an appendix the specific SUPPLY CONDITIONS and the characteristics of the CARBURETTORS that it is proposing.

The SUPPLY CONDITIONS must respect the absolute equality of all COMPETITORS and must define the price for supplying the CARBURETTORS for the 2008 season, this price to include servicing at the EVENTS in the CHAMPIONSHIPS.

A single rate in euros, including all the relevant taxes that are applicable for all the destinations, must be proposed. A price list for spare parts, accessories and components of the CARBURETTORS must also be appended. This rate shall be the one proposed to the COMPETITORS throughout the 2008 racing 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 III** and enclose it with the tender.

The price that shall be charged for supplying CARBURETTORS to the COMPETITORS will be one of the key factors considered by the COORDINATOR in selecting the MANUFACTURER.

9.3 The MANUFACTURER must be able to supply CARBURETTORS throughout the world and at prices set in advance. All main parts supplied must be specially marked in order to prevent substitution.

The MANUFACTURER must establish a procedure for the withdrawal and replacement of the CARBURETTORS in the event of defective parts. It will guarantee that its CARBURETTOR satisfies the determined objectives and it will remedy any design, manufacturer or assembly defects at no cost to the COMPETITOR unless, in the opinion of the COORDINATOR, the COMPETITOR (and not the MANUFACTURER) is responsible for such defect.

9.4 The MANUFACTURER shall provide the COORDINATOR with the SUPPLY AGREEMENT containing the SUPPLY CONDITIONS that it intends to submit to the COMPETITORS. This document, as approved by the COORDINATOR, will be appended to the CONTRACT.

Both the CONTRACT and the SUPPLY AGREEMENT shall specifically stipulate that all terms (including any conditions of access to CARBURETTORS, information or support that a COMPETITOR may find useful in order to compete, whether included in the CONTRACT and the SUPPLY AGREEMENT, in any other verbal or written agreement, or otherwise applied in practice) on which the CARBURETTORS are supplied and delivered shall be identical for all COMPETITORS.

TECHNICAL PART

10. TECHNICAL CONDITIONS

The quantity of CARBURETTORS 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 calendar, **Appendix IV**)
- the official practice sessions at each EVENT in the CHAMPIONSHIPS
- the dynamometric test bed trials.

The COORDINATOR is not in a position to indicate the number of CARBURETTORS to be supplied for the competition season, which is the subject of this invitation to tender, and does not guarantee the MANUFACTURER a minimum quantity of CARBURETTORS to be supplied.

The CARBURETTORS must be available for the COMPETITORS on 1 March 2008 at the latest.

11. DELIVERY OF THE CARBURETTORS AND AFTER-SALES SERVICE

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

11.2 The MANUFACTURER must install a CARBURETTOR servicing centre in the paddock at the circuit of each EVENT in the CHAMPIONSHIPS. All COMPETITORS shall have equal access to these servicing centres without any discrimination whatsoever, continuously throughout the duration of the CHAMPIONSHIPS.

12. TECHNICAL CHECKS

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

12.2 The CONTRACT shall contain a clause organising the technical checks, carried out on site at the EVENTS, on the samples (CARBURETTORS used by the COMPETITORS) taken during the EVENTS. These checks shall be carried out by comparing the marketed CARBURETTORS with the samples taken.

12.3 Under no circumstances may the cost of the CARBURETTOR checks carried out by the MANUFACTURER be charged to the COORDINATOR.

APPENDIX I

2008 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:

Groupes I:

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

Groupes 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 solidaire de ladite structure.

1.2.2.1 – Cadre

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

1.2.3 – Moteur

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 matériel et de pièces

Toute addition ou fixation de matériel 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 matériel 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 matériel, 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 – Function

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-CHOCS

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 - Short 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/elle est obligatoire et devra recouvrir efficacement le pignon et la couronne jusqu'à la hauteur de l'axe de la couronne. Il/elle doit comporter une protection latérale efficace.

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 frein agissant sur les roues avant est interdit.

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. In addition, it must incorporate efficient side protection.

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 \varnothing 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 working on the front wheels is banned.

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.

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.

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.

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.

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) 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) 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, Supercart, 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, Supercart 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 Supercart, 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 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

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, Supercart, 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, Supercart 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 Supercart, 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 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

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. 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 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.

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 – Carburettors

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. 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).

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) 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.

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 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

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.

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 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

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 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.

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

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 intended 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.

2.21.1.1 – *The fuel must comply with the following characteristics.*

La marge d'erreur dans chaque méthode de contrôle est comprise entre les valeurs minimum/maximum spécifiées

In each control method the measurement error is included in the minimum/maximum values specified in the chart

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				

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 Tertio Butyl Ether (MTBE)
Ethyl Tertio 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:

- 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

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:

- 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.

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 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.

2.21.2 - 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 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 – 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 comburant, seul l'air peut être mélangé au carburant.

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.

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 combustive.

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.

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 homologués pour le Superkart et l'Intercontinental E portant le sigle CIK/SK-ICE 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.

2.22.3 – 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 équi-

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 tyres for Superkart and Intercontinental E marked CIK/SK-ICE 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 – 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

pées 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 cotés 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 plan national.

2.25.2 – Identification

L'identification du matériel homologué devra être possible

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 back-ground, 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 at the national level.

2.25.2 – Identification

It must be possible to identify the homologated equipment

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 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

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 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

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.

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

(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, KF3, 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) 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

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.

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.

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.

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

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 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.

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.*

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*

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.

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 Construc-

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 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

teur 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.

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

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 - 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

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 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.

b) «Rotax 256» avec pièces de substitution agréées par la CIK-FIA (selon le cahier des charges fourni par le Cons-

ted 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 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

tructeur 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 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.

by the Manufacturer and a production quota of 15 engine kits). Mechanical carburettors 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 carburettors, «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 carburettors 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 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.*

- * 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.

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 spécifica-

- * *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 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*

tions 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 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.

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 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.

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 accès à la chaîne ou à la courroie, doit être montée.

* Pneus: 5" homologués de type médium ou dur.

* Poids total minimum: 135 kg.

* Poids minimum du kart (sans carburant): 65 kg.

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 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 **Règlement Spécifique KZ2 & KZ1**

Article 12 **Specific Regulations for 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. Couvercle 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 VSH 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.

* Commande de boîte de vitesses mécanique sans système d'assistance. Tout système quelconque de coupure d'allumage est interdit.

* 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'allumage, 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,

* 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 VSH 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.

* Mechanical gearbox control without a servo system. Any system of ignition cutting is forbidden.

* 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 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,

- 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.
* 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.

- 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 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.

- * 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 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 composants 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

- * «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 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 (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.
* 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.
* Admission 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.

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.
* 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.

* 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

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.

* *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*

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.*

- * Régime de rotation limité à maximum 15 000 tr/min.
- * 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 :

- * Power-valve homologuée autorisée.
- * 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.

- * *Engine speed limited to maximum 15,000 rpm.*
- * *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:

- * *Homologated power-valve permitted.*
- * *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.*

ANNEXES

Annexe N°1:

Méthode pour la mesure du volume de la chambre de combustion.

- * Démontez le moteur du châssis.
- * Attendez 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.

* 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.

Annexe N°2:

Normes reconnues pour les casques: voir www.cikfia.com

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.*

** 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.

Appendix No. 2:

Recognised standards for helmets: see www.cikfia.com

DESSINS TECHNIQUES

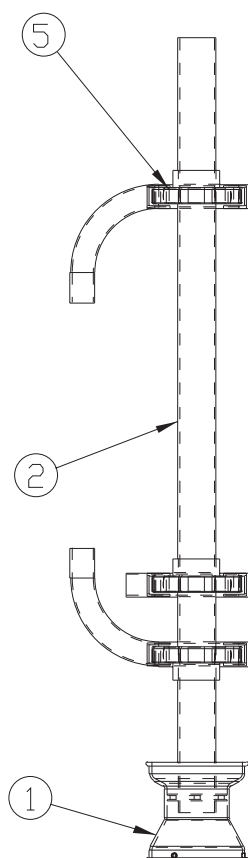
- 1 - Châssis cadre et pièces principales du châssis
- 2a - Pare-chocs
- 2b - Carrosseries pour circuit court
- 2c - Protection des roues arrière
- 3 - Carburateur
- 4 - Jante 5"
- 5 - Mesure des 91 mm à l'admission en ICA-J
- 6 - «Plug insert» pour volume de chambre en KZ1, KZ2 et ICA-J
- 7 - Carburateur Dell'Orto VHSB 30 BS-CS
- 8 - Volant
- 9 - Mesure du bruit
- 10 - Angle moteur ICA-J
- 11 - Châssis de Formule Monde
- 12 - Echappement monotype spécifique KF3

TECHNICAL DRAWINGS

- 1 - Chassis frame and main chassis parts
- 2a - Bumpers
- 2b - Bodywork for short circuits
- 2c - Rear wheel protection
- 3 - Carburettor
- 4 - 5" rims
- 5 - Measurement of the 91 mm inlet in ICA-J
- 6 - Plug insert for the combustion chamber volume in KZ1, KZ2 and ICA-J
- 7 - Dell'Orto VHSB 30 BS-CS carburettor
- 8 - Steering wheel
- 9 - Noise measurement
- 10 - ICA-J timing angle
- 11 - World Formula chassis
- 12 - Specific monotype exhaust KF3

DESSIN TECHNIQUE N°1

Châssis cadre et pièces principales du châssis

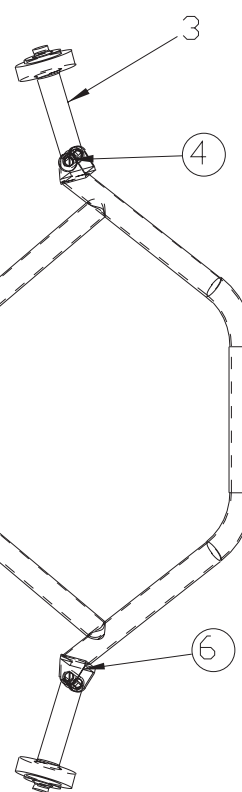


Légende :

- | | |
|---|-----------------------------|
| 1 | Jante |
| 2 | Arbre arrière |
| 3 | Fusée d'essieu |
| 4 | Axes-pivots |
| 5 | Supports de l'arbre arrière |
| 6 | Pièces de connexion avant |

TECHNICAL DRAWING No. 1

Chassis frame and chassis main parts



Caption :

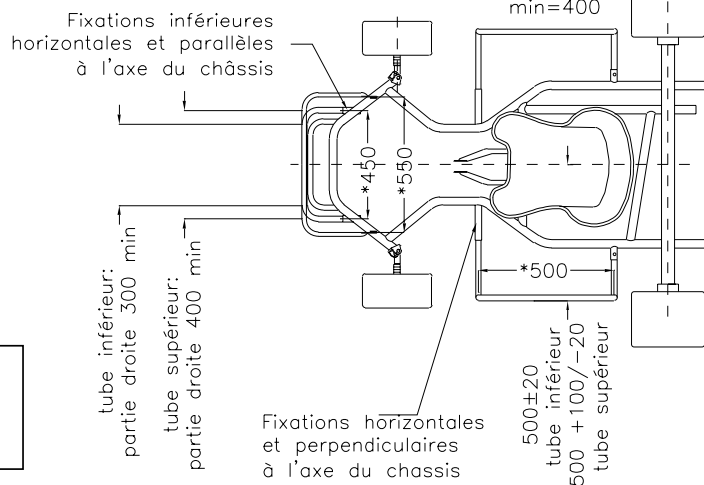
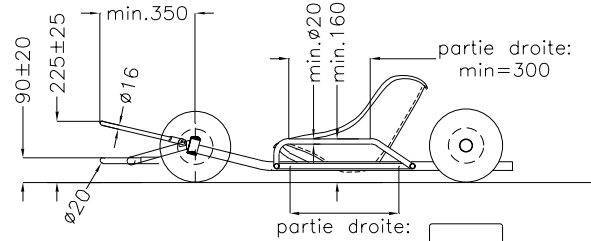
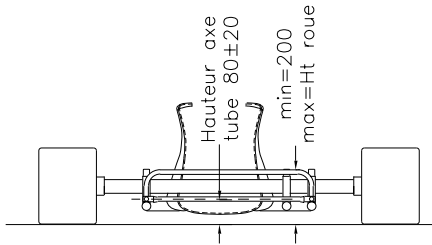
- | | |
|---|------------------------|
| 1 | Rim |
| 2 | Rear axle |
| 3 | Steering knuckle |
| 4 | King pins |
| 5 | Rear axle supports |
| 6 | Front connecting ports |

DESSIN TECHNIQUE N°2a

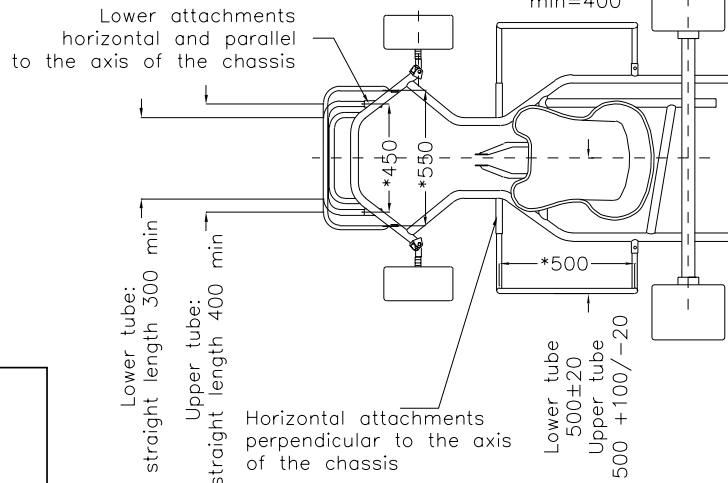
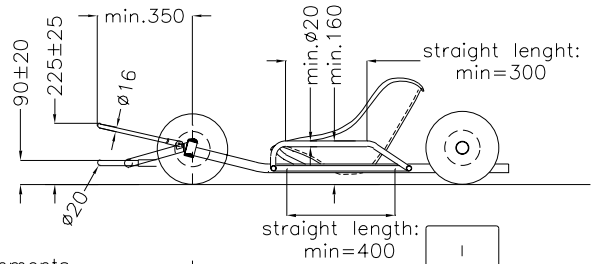
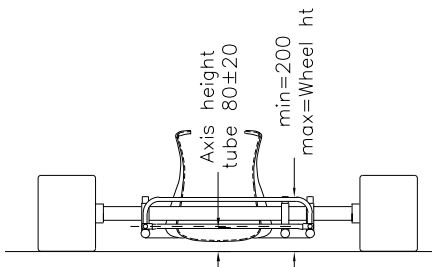
Pare-chocs pour circuits courts

TECHNICAL DRAWING No. 2a

Bumpers for short circuits



* +/- 5 mm, dimensions
 axe tubes
 Dimensions en mm



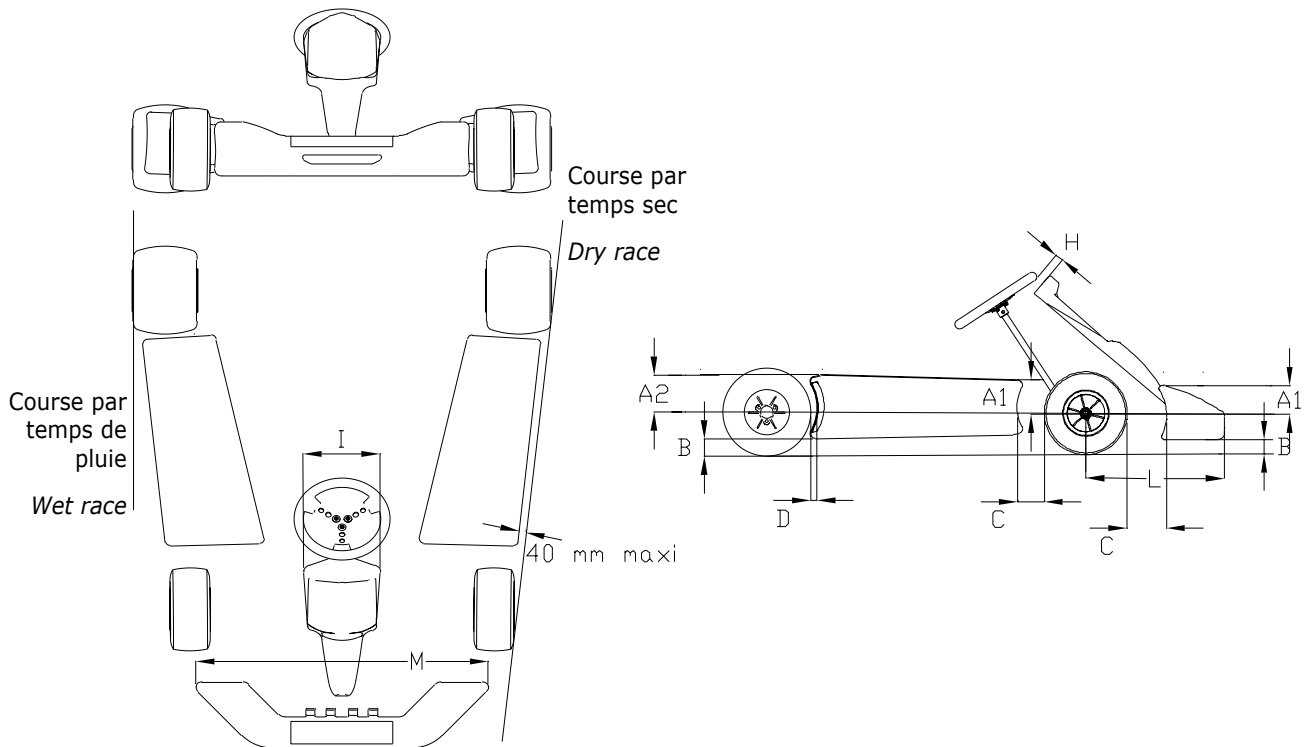
* +/- 5 mm, tube axes
 dimensions
 Dimensions in mm

DESSIN TECHNIQUE N°2b

TECHNICAL DRAWING No. 2b

Carrosserie pour circuits courts

Bodywork for short circuits



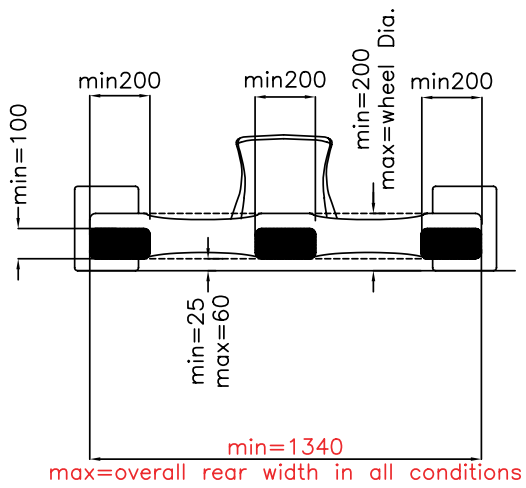
CODE	Cotes en mm / Dimensions in mm	Limite/Limit	Commentaires/Comments
A1	Inférieur au rayon de la roue avant Less than the front wheel radius		Avant / Front
A2	Inférieur au rayon de la roue arrière Less than the front wheel radius		Arrière / Rear
B	25 60	Minimum Maximum	Pilote à bord / Driver on board Pilote à bord / Driver on board
C	150	Maximum	
D	60	Maximum	
H	50	Minimum	
I	250 300	Minimum Maximum	
L	650	Maximum	
M	1000 Largeur extérieure du train avant External width of the front track	Minimum Maximum	


DESSIN TECHNIQUE N°2c

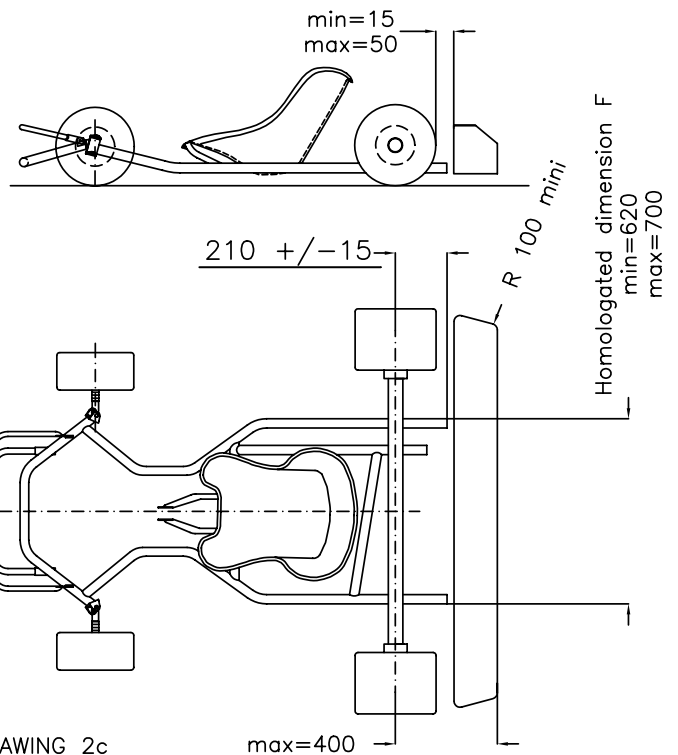
Protection des roues arrière

TECHNICAL DRAWING No. 2c

Rear wheel protection



 Vertical surface $\sigma/-5^\circ$



DRAWING 2c
 REAR PROTECTION 2006

* Dimensions in mm

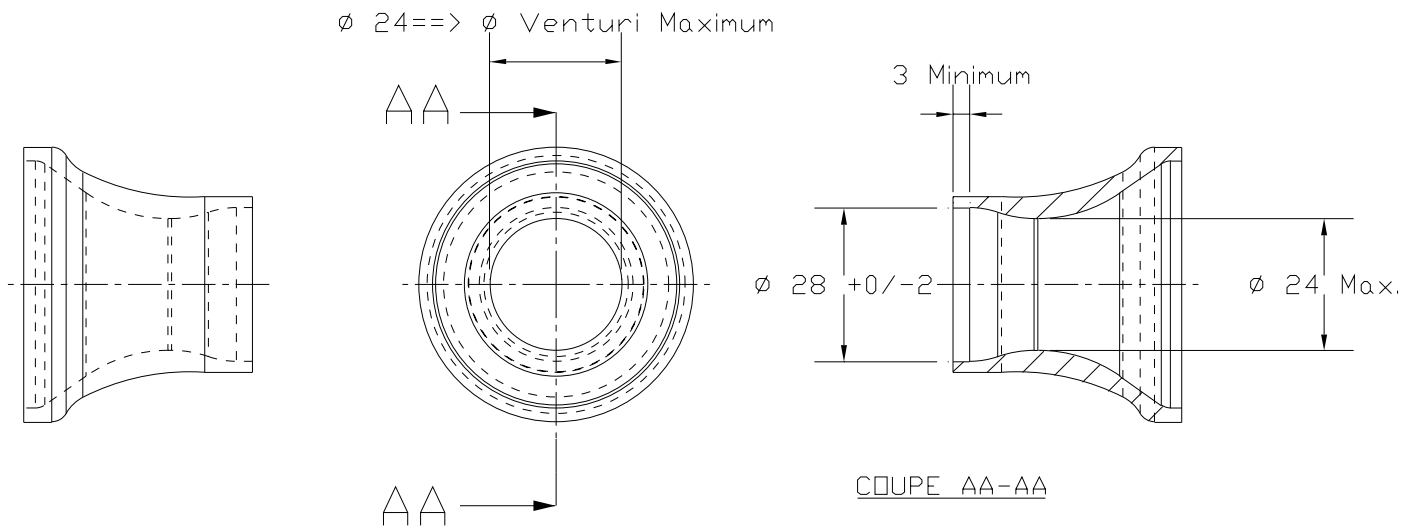
20.10.2006

DESSIN TECHNIQUE N°3

Carburateur

TECHNICAL DRAWING No. 3

Carburettor



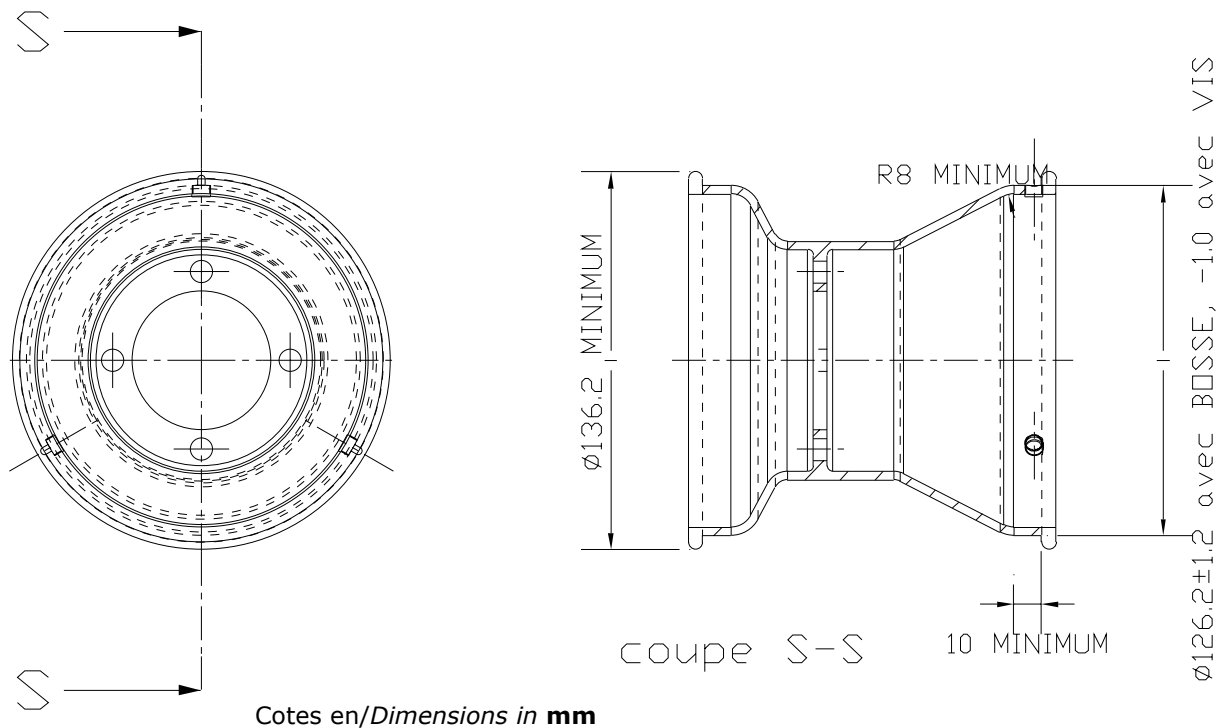
Cotes en/Dimensions in mm

DESSIN TECHNIQUE N°4

Jante 5"

TECHNICAL DRAWING No. 4

5" Rim



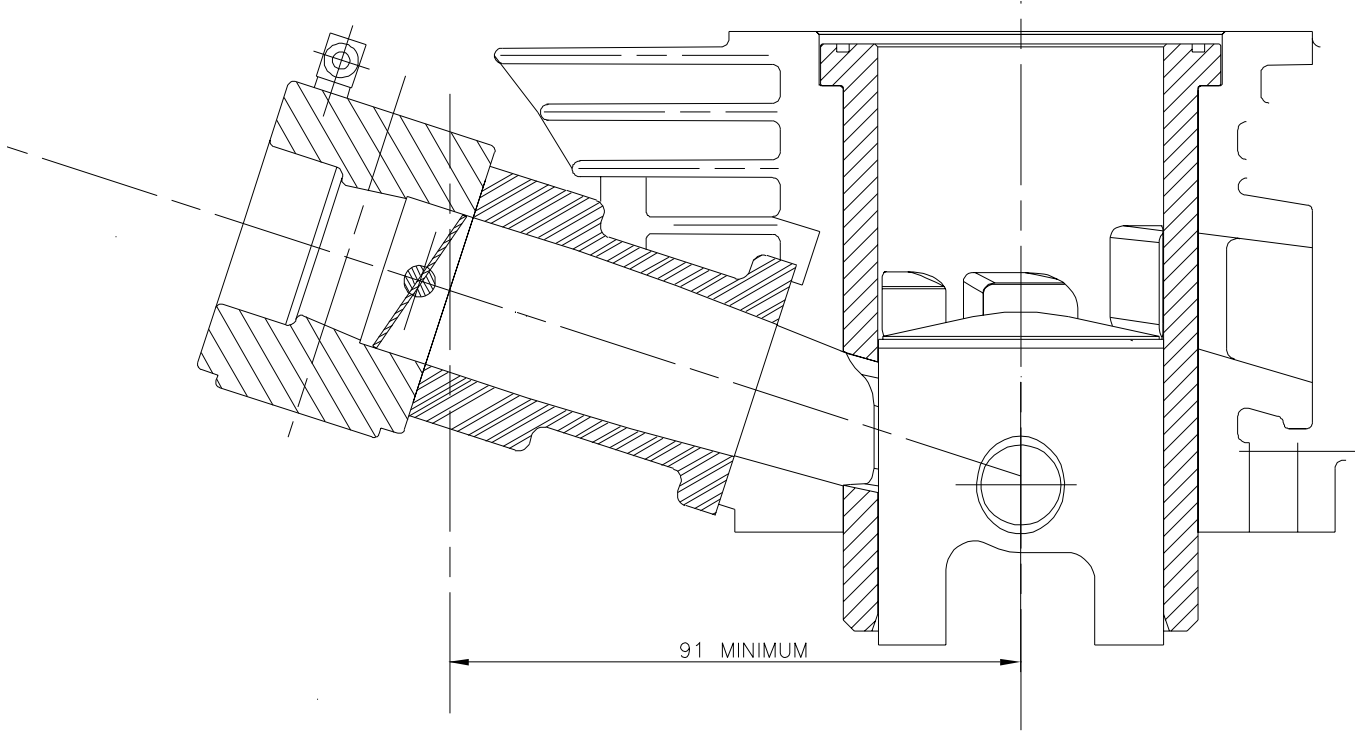
Cotes en/Dimensions in mm

DESSIN TECHNIQUE N°5

Mesure des 91 mm à l'admission en ICA-J

TECHNICAL DRAWING No. 5

Measurement of the 91 mm inlet in ICA-J

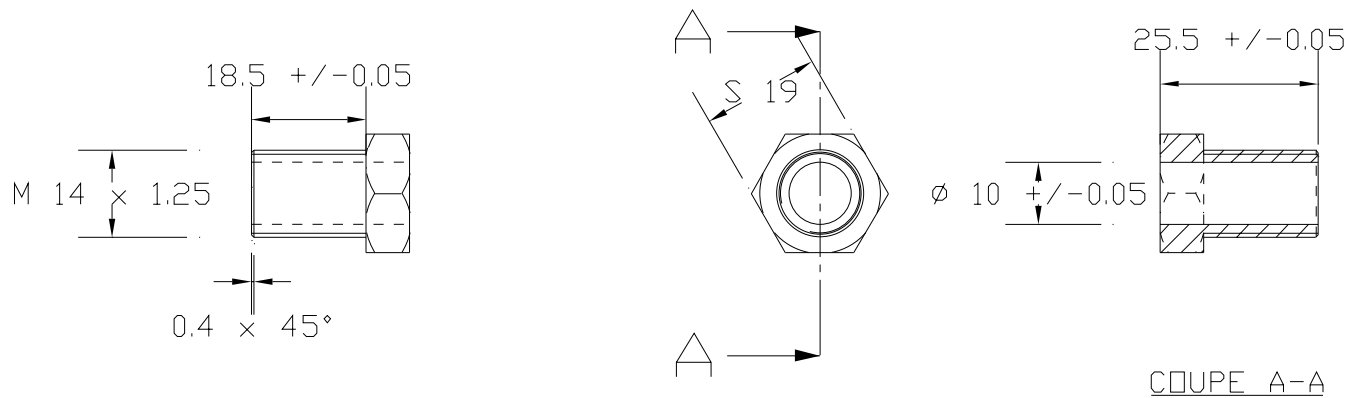


DESSIN TECHNIQUE N°6

Insert de bougie

TECHNICAL DRAWING No. 6

Spark plug insert



Volume Insert = $\pi \times 1 \times 2.55 / 4 = 2 \text{ cm}^3/\text{cc}$

Cotes en/Dimensions in mm

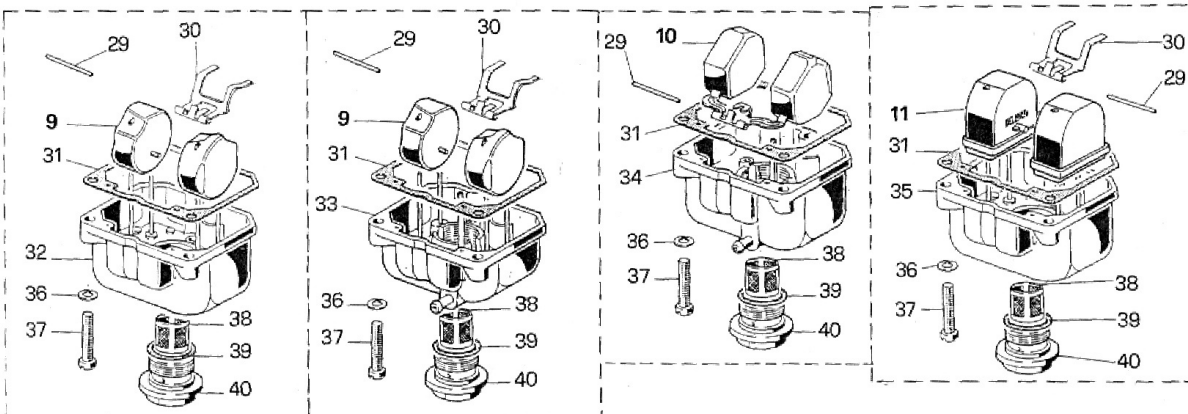
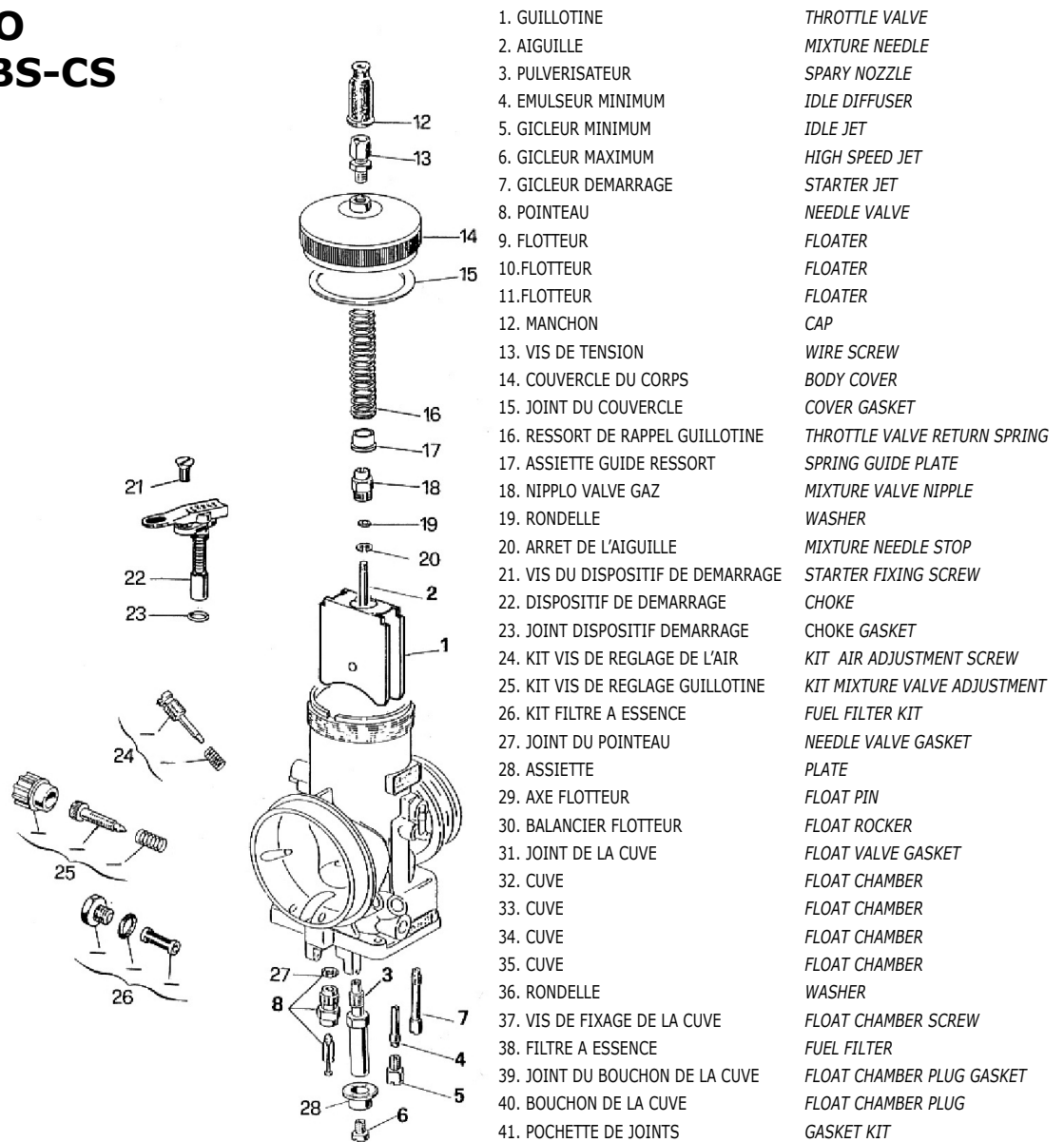
DESSIN TECHNIQUE N°7

Carbureteur KZ1 et KZ2 pour les Championnats,
Coupes et Trophées de la CIK-FIA de 2007 à 2009

DELL'ORTO
VHSH 30 BS-CS

TECHNICAL DRAWING No. 7

KZ1 and KZ2 Carburettor for the CIK-FIA Cham-
pionships, Cups and Trophies from 2007 to 2009

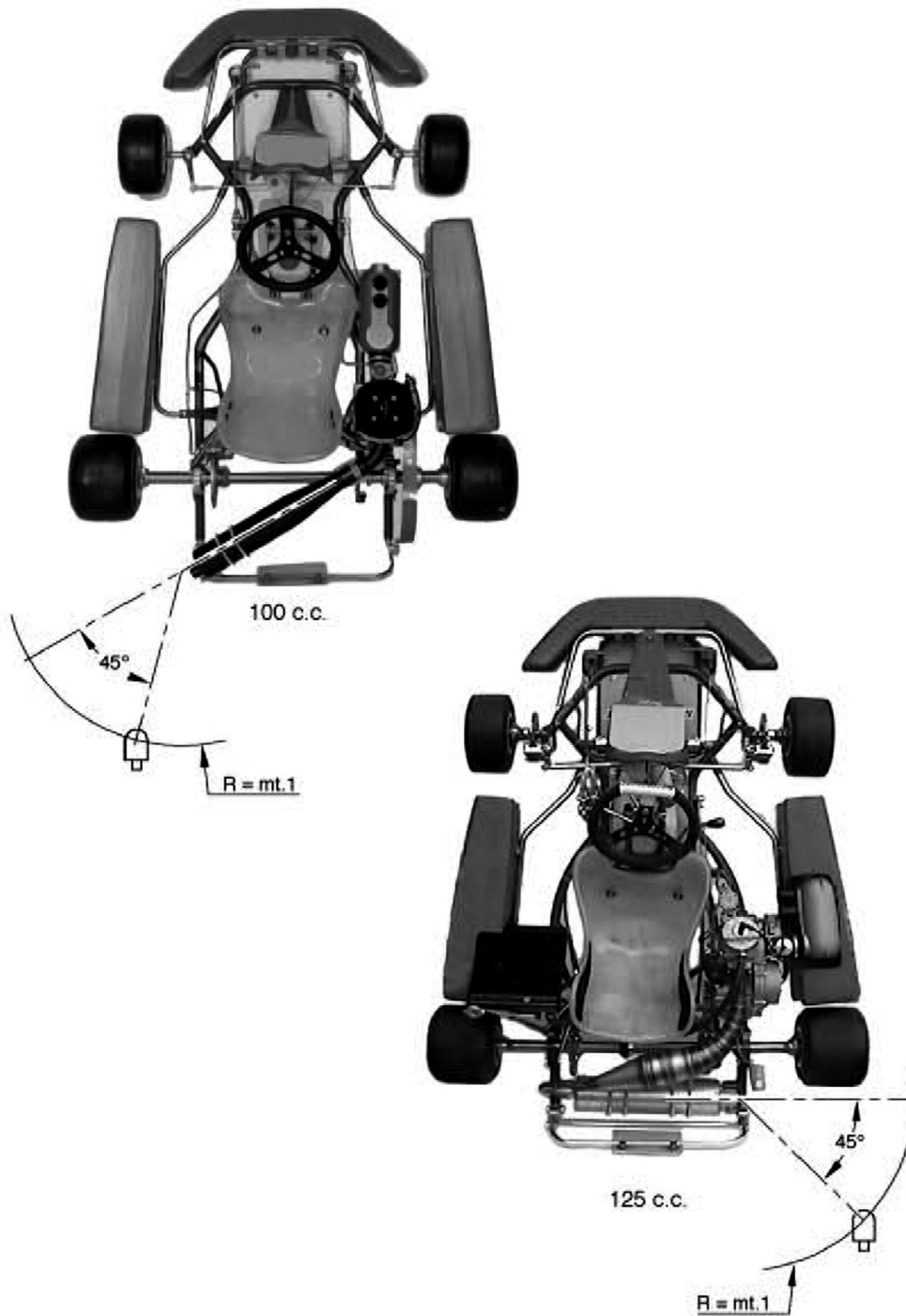


DESSIN TECHNIQUE N°9

Contrôle des décibels - Position du microphone par rapport au kart

TECHNICAL DRAWING No. 9

Decibel checks - Position of the microphone in relation to the kart

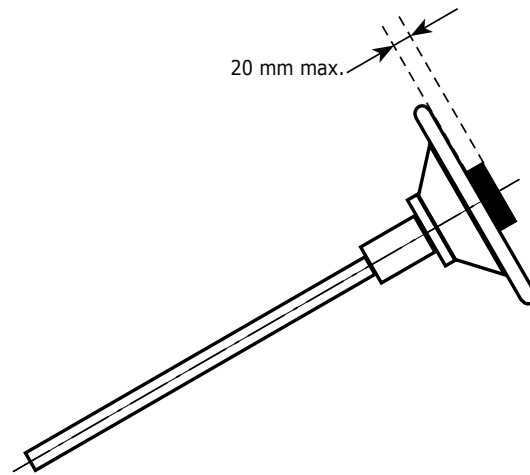


DESSIN TECHNIQUE N°8

TECHNICAL DRAWING No. 8

Volant

Steering wheel

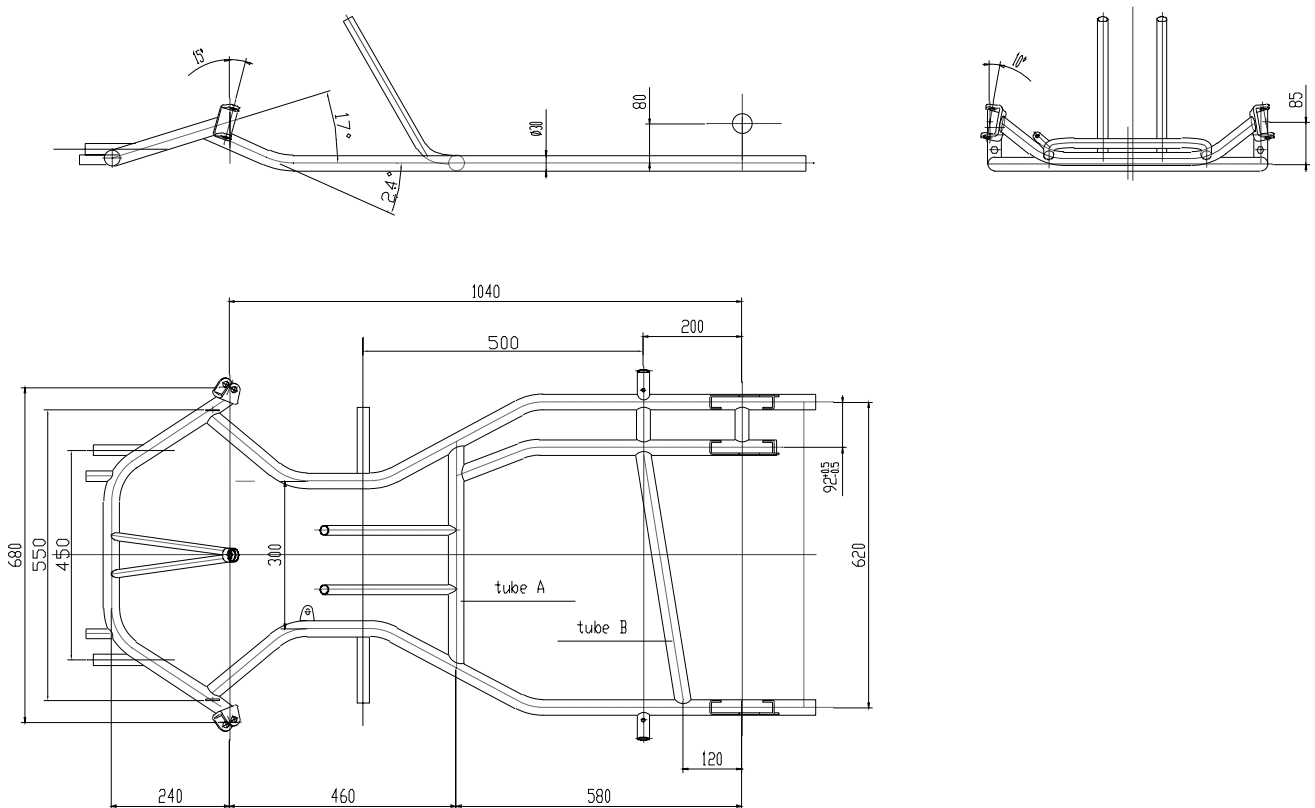


DESSIN TECHNIQUE N°11

TECHNICAL DRAWING No. 11

Châssis de Formule Monde

World Formula chassis



DESSIN TECHNIQUE N°10

Angle moteur ICA-J

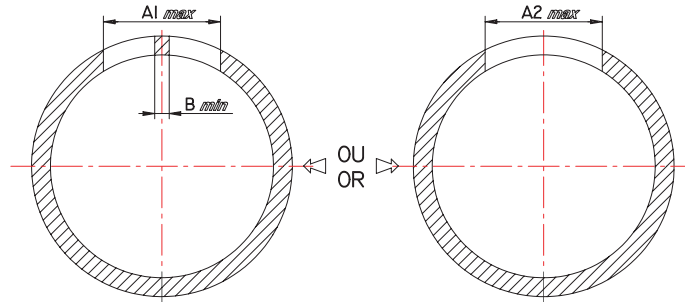
MESURE CORDALE DE LA LUMIERE D'ADMISSION

La largeur maximale est:

Formule: $A1 = D \times \pi \times 0,223 + B \text{ min}$

Formule: $A2 = D \times \pi \times 0,223$

D = diamètre théorique maximum



TECHNICAL DRAWING No. 10

ICA-J timing angle

INLET PORT CHORD WIDTH

The maximum width is:

Formule: $A1 = D \times \pi \times 0.223 + B \text{ min}$

Formule: $A2 = D \times \pi \times 0.223$

D = theoretical maximum diameter

MESURE CORDALE DE LA LUMIERE D'ÉCHAPPEMENT

La largeur maximale est:

Formule: $C1 = D \times \pi \times 0,223 + E \text{ min}$

Formule: $C2 = D \times \pi \times 0,223$

D = diamètre théorique maximum

EXHAUST PORT CHORD WIDTH

The maximum width is:

Formule: $C1 = D \times \pi \times 0.223 + E \text{ min}$

Formule: $C2 = D \times \pi \times 0.223$

D = theoretical maximum diameter

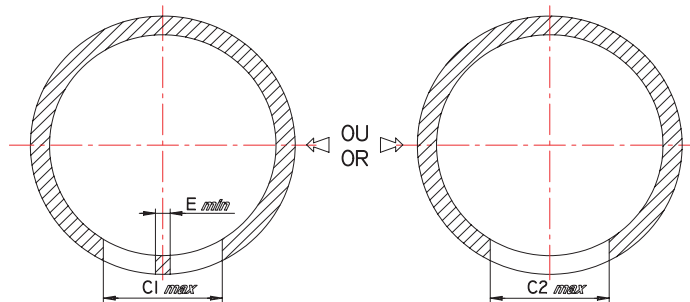
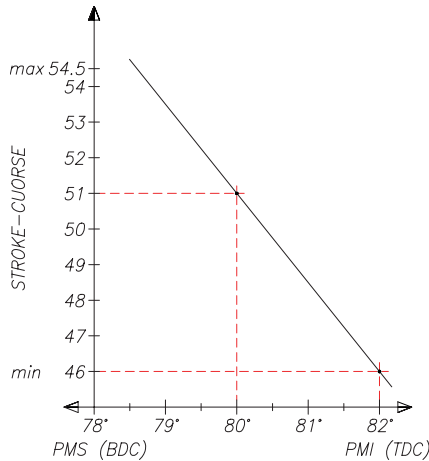


DIAGRAMME B / DIAGRAM B

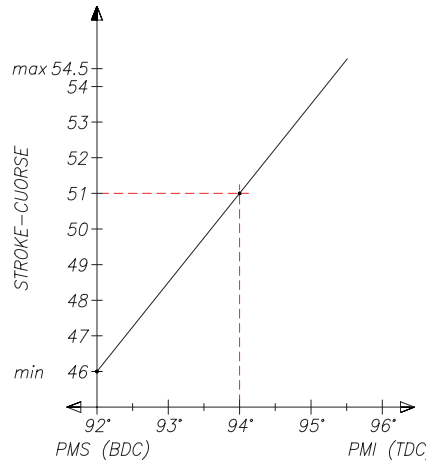
Diagramme de la lumière d'admission comparée avec la course
Diagram of inlet port timing vs. stroke



$a = 2 \times [82 - (C - 46) \times 0.4]$
Exemple/Example: C = 51 -> a = 160°

DIAGRAMME A / DIAGRAM A

Diagr. de la lumière d'échappement comparée avec la course
Diagram of exhaust port timing vs. stroke



$a = 2 \times \{ 180 - [92 + (C - 46) \times 0.4] \}$
Exemple/Example: C = 51 -> a = 172°

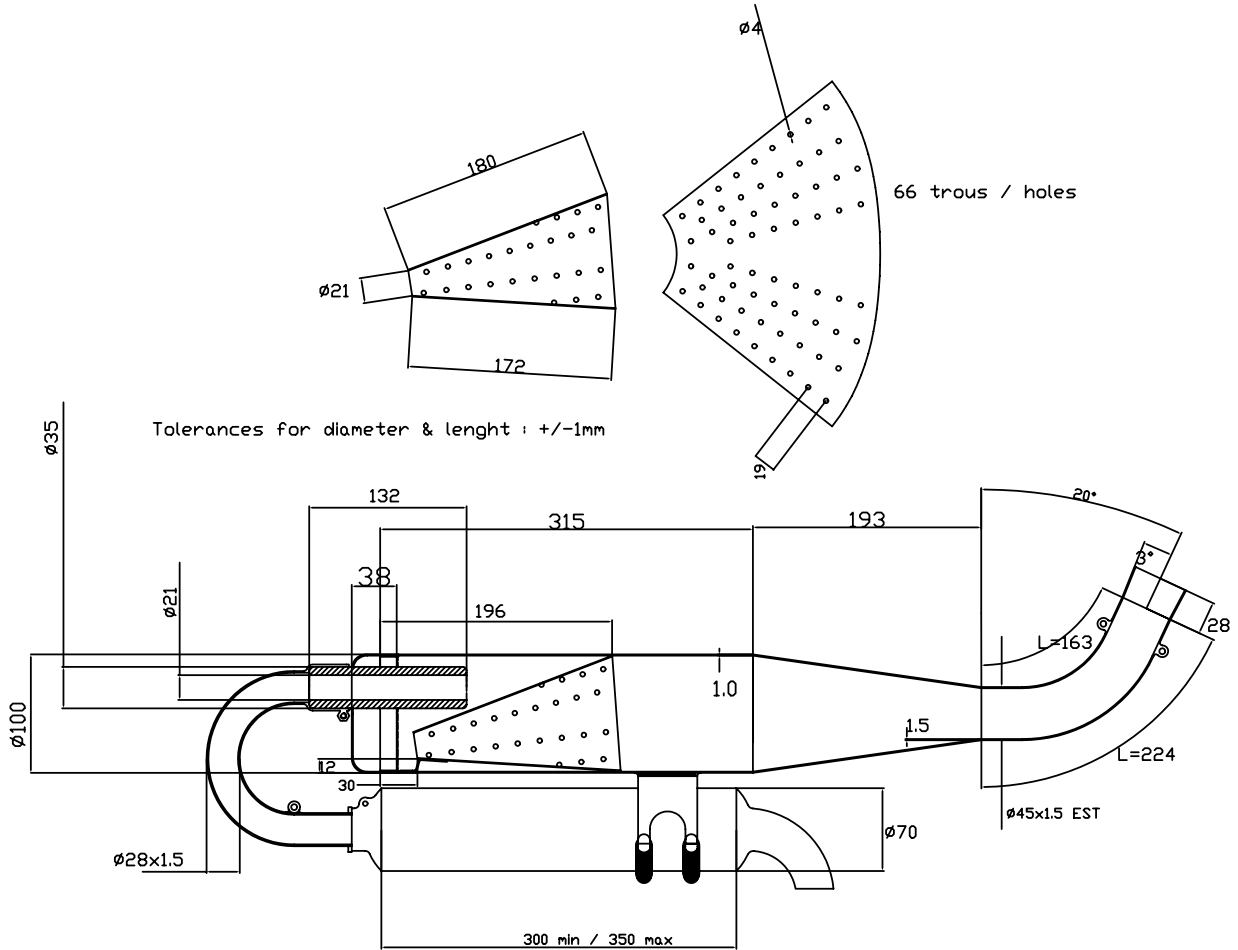
Légende/Key:
a = angle max. d'ouverture / Max. opening angle
C = course / stroke

DESSIN TECHNIQUE N°12

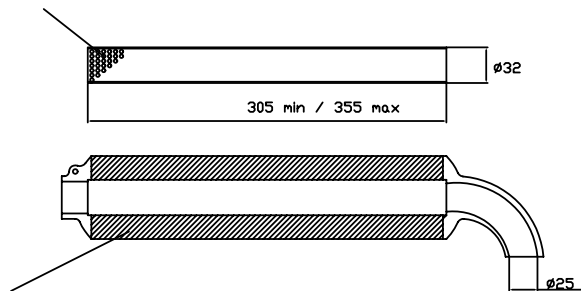
TECHNICAL DRAWING No. 12

Echappement et collecteur monotype spécifique KF3

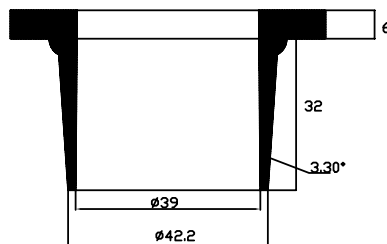
Specific KF3 monotype exhaust and manifold



Tube interne multi-perforé 3mm / drilled at 3mm inner tube



Matériel absorbant acoustique / Sound absorbing materiel



APPENDIX II

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 "CONTRACT performance bond".

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 € 16,000.

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 € 16,000 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 III

Submission Form

Submission Form

Supplying carburettors for the 2008 season:

CIK-FIA Championships (KF3)

Name of the company: _____

	BEFORE TAX	INCLUSIVE OF ALL TAXES AND CHARGES
Price at the production site	€	€
Price at the site of the event	€	€

Proposed method of payment: _____

APPENDIX IV

2008 Calendar



CALENDRIER CIK-FIA 2008

2008 CIK-FIA CALENDAR



CHAMPIONNAT D'EUROPE CIK-FIA DE KF3 **CIK-FIA EUROPEAN KF3 CHAMPIONSHIP**

Qualification Région Nord / *Northern Region Quali-
fication*
10-13/7 Göteborg (S)

Qualification Région Ouest / *Western Region Quali-
fication*
10-13/7 Alcaniz (E)**

Qualification Région Centre / *Central Region Quali-
fication*
10-13/7 Val Vibrata (I)**

Finale / *Final*
04-07/9 Varennes s/Allier (F)

CHAMPIONNAT D'ASIE-PACIFIQUE CIK-FIA DE KF3 **CIK-FIA ASIA-PACIFIC KF3 CHAMPIONSHIP**

TBA Coloane-Macau (MO)

VIKING TROPHY CIK-FIA DE KF3 **CIK-FIA KF3 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*