

## DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**  
Publié le **27/06/2014**

## DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**  
Published on **27/06/2014**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

#### 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

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

Dans toutes les catégories à boîte de vitesses, elle est obligatoire et doit constituer une protection efficace du pignon et de la couronne jusqu'au centre de l'axe de celle-ci.

#### 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 Superkart, KZ1 et KF1).

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 la catégorie KF3, tout système de frein agissant sur les roues avant est interdit.

Pour les catégories avec boîte de vitesses, ils doivent fonctionner sur les quatre roues, avec des systèmes d'opération indépendants avant et arrière. Dans le cas où l'un des systèmes ne fonctionnerait pas, l'autre doit garantir le fonctionnement sur deux roues, avant ou arrière. En Superkart, tout dispositif de freinage par câble est interdit et un feu de stop est recommandé.

Les disques de freins en carbone sont interdits.

Dès le 1er janvier 2015, les disques de freins doivent être obligatoirement en acier, en acier inoxydable ou en fonte.

**Cela s'applique également aux** Les homologations en cours de validité ~~le restent jusqu'à leur échéance, ou au plus tard le 31 décembre 2017.~~

Un patin de protection efficace du disque de frein arrière (en Teflon, Nylon, Delrin, fibre de carbone, Kevlar ou Rilsan) est obligatoire dans toutes les catégories, sauf en Superkart, si le disque de frein dépasse en-dessous ou est au même niveau que les tubes principaux du châssis-cadre les plus proches du sol. Cette protection doit être placée latéralement par rapport au disque dans le sens longitudinal du châssis ou sous le disque.

Seuls les constructeurs sont habilités, sous leur responsabilité, à modifier par usinage, meulage, perçement,

#### 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

In all categories without a gearbox, it is compulsory and must be an effective protection over the top and both sides of the exposed chain and sprockets and extend to at least the lower plane of the rear axle.

In all categories with a gearbox, it is compulsory and must efficiently cover the sprocket and the crown-wheel down to the centre of the crownwheel axis.

#### 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 Superkart, KZ1 and KF1).

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 categorie, any brake system working on the front wheels is banned.

For gearbox categories, they must work on all four wheels and must have independent front and rear operating systems. Should one of the systems fail, the other must guarantee braking on two front or rear wheels.

In Superkart, cable operated braking devices are prohibited and a brake light is recommended.

Carbon brake discs are forbidden.

As from 1<sup>st</sup> January 2015, brake discs must be mandatorily be made from steel, stainless steel or cast iron.

**This also applies to** Homologations that are currently valid remain so until their expiry date or until 31 December 2017 at the latest.

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

The surface of the brake disc may be modified by grinding, drilling, grooving ... but only by the manufacturers and



## DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**  
Publié le **01/07/2014**

## DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**  
Published on **01/07/2014**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

mass of the kart itself: 113 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, agréé par la CIK-FIA.

\* Cylindrée maximum: 250 cm<sup>3</sup>.

\* 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.

\* Masse minimum: 208 kg avec carrosserie; masse minimum du kart lui-même: 98kg sans carrosserie et sans carburant.

\* Pneus: 6" homologués.

#### Article 10 Règlement Spécifique Intercontinental A

Supprimé

#### Article 11 Règlement Spécifique Intercontinental A-Junior

Supprimé

#### Article 12 Règlement Spécifique KZ2 & KZ1

\* Groupe propulseur : le moteur et la boîte de vitesses doivent être indissociables. Le carter moteur doit être constitué de 2 parties (vertical ou horizontal) seulement. Seuls des inserts pour les roulements de vilebrequin et des éléments de fixations (taraudage, pion de centrage) sont autorisés.

\* Moteur monocylindre à admission par clapets, refroidi par eau, avec un seul circuit, homologué par la CIK-FIA.

\* Cylindrée maximale: 125 cm<sup>3</sup>.

\* 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, un fournisseur

mass of the kart itself: 113 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, approved at the CIK-FIA.

\* Maximum cylinder cubic capacity: 250 cc.

\* Types of engines allowed:

· Any series production single cylinder motorbike engine approved by the CIK-FIA (according to full catalogue supplied by the Manufacturer).

\* Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (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.

\* 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 mass: 208 kg including the bodywork; minimum mass of the kart itself; 98 kg without the bodywork and without fuel.

\* Tyres: 6" homologated.

#### Article 10 Specific Regulations for Intercontinental A

Deleted

#### Article 11 Specific Regulations for Intercontinental A-Junior

Deleted

#### Article 12 Specific Regulations for KZ2 & KZ1

\* Power unit: it must not be possible to dissociate the engine from the gearbox. Engine case must be made of only 2 parts (vertical or horizontal). Only inserts for crankshaft bearings and fixing elements (drilled holes, dowels) are authorised.

\* 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 CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, a single

**RÈGLEMENT TECHNIQUE**  
**TECHNICAL REGULATIONS**

unique de carburateurs sera désigné suite à un appel d'offres.

\* Boîte de vitesses: homologuée par la CIK-FIA (y compris le couple primaire). 3 rapports minimum et 6 rapports maximum. Contrôle des rapports avec disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou codeur digital; les décimales de degré portées sur la Fiche d'Homologation devront être mentionnées en dixièmes de degré et non en minutes. Pour l'homologation de la boîte de vitesses, le(s) Constructeur(s) ainsi que le modèle et le type doivent figurer sur la Fiche d'Homologation.

\* En KZ2: commande de boîte de vitesses manuelle et uniquement mécanique, sans système d'assistance. Tout système quelconque de coupure d'allumage est interdit.

\* En KZ1: commande de boîte de vitesses manuelle ou électromécanique.

\* Angle d'ouverture total d'échappement de 199° maximum, indépendamment de la valeur indiquée sur la fiche d'homologation (lecture par cercle gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou appareil digital).

\* Volume de la chambre de combustion: minimum 11 cm<sup>3</sup>. Le volume de la chambre est mesuré avec une burette de laboratoire, classe A, graduée en dixièmes de cm<sup>3</sup>. 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 (de grande production et devant rester strictement d'origine). 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.

\* Identifiants: emplacements de 30 mm x 20 mm usinés et plats pour mise en place des identifiants autocollants: - à l'avant du cylindre, - sur la partie supérieure du logement de la boîte à clapets pour les demi-carters.

\* Il est permis d'ajouter une masse sur le rotor d'allumage, fixée par 2 vis minimum, sans modification du rotor homologué.

\* Échappement: homologué et dont l'épaisseur de tôle en acier magnétique doit être de 0,75 mm minimum.

\* Silencieux d'échappement: homologué, usage obligatoire. **Emmanchement de l'échappement et du silencieux selon Dessin Technique N°20.**

\* Pneus: 5".

- KZ1: homologués de type prime.

- KZ2: homologués de type prime ou option.

\* Masse minimum:

- KZ1 et KZ2, circuits courts et 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.

carburettor supplier will be designated further to an invitation to tender.

\* Gearbox: homologated by the CIK-FIA (including the primary torque). Minimum 3 and maximum 6 ratios. Check of the ratios using a graduated disc with a minimum diameter of 200 mm or a digital coder; the degree decimals given on the Homologation Form must be mentioned in tenths of degrees and not in minutes. For the homologation of the gearbox, the Manufacturer(s) and the model and type must appear on the Homologation Form.

\* In KZ2: hand-operated and exclusively mechanical gearbox control without a servo system. Any system of ignition cutting is forbidden.

\* In KZ1: hand-operated or electro-mechanical gearbox control.

\* Total exhaust opening angle of 199° maximum, irrespective of the value indicated on the homologation form (to be read with a graduated circle of a minimum diameter of 200 mm or with a digital device).

\* Volume of the combustion chamber: 11 cc minimum. The volume of the chamber is measured with a class A laboratory burette graduated in tenths of cubic centimetres. The mixture used for this check will be composed of unleaded petrol and 2-stroke oil, mixed in a ratio of 1 to 1. The chamber will be filled in accordance with the method described in Appendix No. 1a.

\* Spark plug: free make (mass-produced and strictly original). 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 of the threaded spark-plug housing- length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.

\* Identifications: machined flat spaces of 30 mm x 20 mm for the attachment of the specified identification stickers: - at the front of the cylinder, - on the upper part of the reed box housing for the half sumps.

\* 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 and the magnetic steel sheet metal thickness of which must be 0.75 mm minimum.

\* Exhaust silencer: homologated, mandatory use. **Fitting of the exhaust and silencer according to the Technical Drawing No. 20.**

\* Tyres: 5".

- KZ1: homologated prime type.

- KZ2: homologated prime or option type.

\* Minimum mass:

- KZ1 and KZ2, short and 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**  
**Règlement Spécifique Intercontinental C**  
**Sudam**

**Article 13**  
**Specific Regulations for Intercontinental C**  
**Sudam**

nouveau dessin technique

*new technical drawing*

Application : **immédiate**  
Publié le **01/07/2014**

Implementation: **immediate**  
Published on **01/07/2014**

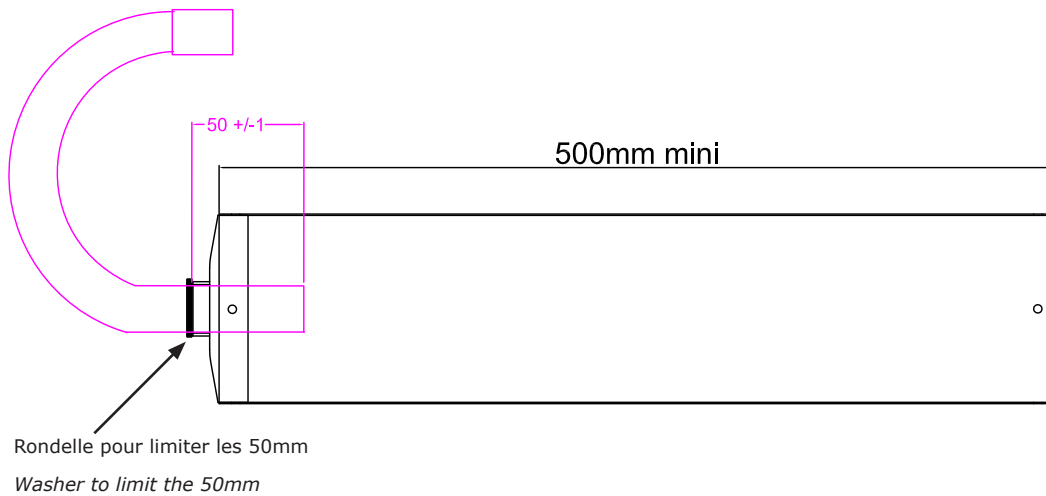
DESSINS TECHNIQUES  
TECHNICAL DRAWINGS

**DESSIN TECHNIQUE N° 20**

**TECHNICAL DRAWING No. 20**

Emmenchement échappement et silencieux

*Fitting of the exhaust and silencer*





## DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**  
Publié le **27/06/2014**

## DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**  
Published on **27/06/2014**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

mum du kart lui-même: 113 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, agréé par la CIK-FIA.

\* Cylindrée maximum: 250 cm<sup>3</sup>.

\* 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.

\* Masse minimum: 208 kg avec carrosserie; masse minimum du kart lui-même: 98kg sans carrosserie et sans carburant.

\* Pneus: 6" homologués.

#### Article 10 Règlement Spécifique Intercontinental A

Supprimé

#### Article 11 Règlement Spécifique Intercontinental A-Junior

Supprimé

#### Article 12 Règlement Spécifique KZ2 & KZ1

\* Groupe propulseur : le moteur et la boîte de vitesses doivent être indissociables. Le carter moteur doit être constitué de 2 parties (vertical ou horizontal) seulement. Seuls des inserts pour les roulements de vilebrequin et des éléments de fixations (taraudage, pion de centrage) sont autorisés.

\* Moteur monocylindre à admission par clapets, refroidi par eau, avec un seul circuit, homologué par la CIK-FIA.

\* Cylindrée maximale: 125 cm<sup>3</sup>.

\* 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, un fournisseur

mass of the kart itself: 113 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, approved at the CIK-FIA.

\* Maximum cylinder cubic capacity: 250 cc.

\* Types of engines allowed:

· Any series production single cylinder motorbike engine approved by the CIK-FIA (according to full catalogue supplied by the Manufacturer).

\* Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (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.

\* 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 mass: 208 kg including the bodywork; minimum mass of the kart itself; 98 kg without the bodywork and without fuel.

\* Tyres: 6" homologated.

#### Article 10 Specific Regulations for Intercontinental A

Deleted

#### Article 11 Specific Regulations for Intercontinental A-Junior

Deleted

#### Article 12 Specific Regulations for KZ2 & KZ1

\* Power unit: it must not be possible to dissociate the engine from the gearbox. Engine case must be made of only 2 parts (vertical or horizontal). Only inserts for crankshaft bearings and fixing elements (drilled holes, dowels) are authorised.

\* 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 CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, a single

**RÈGLEMENT TECHNIQUE**  
**TECHNICAL REGULATIONS**

unique de carburateurs sera désigné suite à 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 en annexe) peuvent être supprimés; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.

\* Boîte de vitesses: homologuée par la CIK-FIA (y compris le couple primaire). 3 rapports minimum et 6 rapports maximum. Contrôle des rapports avec disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou codeur digital; les décimales de degré portées sur la Fiche d'Homologation devront être mentionnées en dixièmes de degré et non en minutes. Pour l'homologation de la boîte de vitesses, le(s) Constructeur(s) ainsi que le modèle et le type doivent figurer sur la Fiche d'Homologation.

\* En KZ2: commande de boîte de vitesses manuelle et uniquement mécanique, sans système d'assistance. Tout système quelconque de coupure d'allumage est interdit.

\* En KZ1: commande de boîte de vitesses manuelle ou électromécanique.

\* Angle d'ouverture total d'échappement de 199° maximum, indépendamment de la valeur indiquée sur la fiche d'homologation (lecture par cercle gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou appareil digital).

\* Volume de la chambre de combustion: minimum 11 cm<sup>3</sup>. Le volume de la chambre est mesuré avec une burette de laboratoire, classe A, graduée en dixièmes de cm<sup>3</sup>. 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 (de grande production et devant rester strictement d'origine). 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.

\* Identifiants: emplacements de 30 mm x 20 mm usinés et plats pour mise en place des identifiants autocollants: - à l'avant du cylindre, - sur la partie supérieure du logement de la boîte à clapets pour les demi-carters.

\* Il est permis d'ajouter une masse sur le rotor d'allumage, fixée par 2 vis minimum, sans modification du rotor homologué.

\* Échappement: homologué et dont l'épaisseur de tôle en acier magnétique doit être de 0,75 mm minimum.

\* Silencieux d'échappement: homologué, usage obligatoire

\* Pneus: 5".

- KZ1: homologués de type prime.

- KZ2: homologués de type prime ou option.

\* Masse minimum:

- KZ1 et KZ2, circuits courts et 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.

carburettor supplier will be designated further to 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 appended) may be removed; if they are kept, they must be original.

\* Gearbox: homologated by the CIK-FIA (including the primary torque). Minimum 3 and maximum 6 ratios. Check of the ratios using a graduated disc with a minimum diameter of 200 mm or a digital coder; the degree decimals given on the Homologation Form must be mentioned in tenths of degrees and not in minutes. For the homologation of the gearbox, the Manufacturer(s) and the model and type must appear on the Homologation Form.

\* In KZ2: hand-operated and exclusively mechanical gearbox control without a servo system. Any system of ignition cutting is forbidden.

\* In KZ1: hand-operated or electro-mechanical gearbox control.

\* Total exhaust opening angle of 199° maximum, irrespective of the value indicated on the homologation form (to be read with a graduated circle of a minimum diameter of 200 mm or with a digital device).

\* Volume of the combustion chamber: 11 cc minimum. The volume of the chamber is measured with a class A laboratory burette graduated in tenths of cubic centimetres. The mixture used for this check will be composed of unleaded petrol and 2-stroke oil, mixed in a ratio of 1 to 1. The chamber will be filled in accordance with the method described in Appendix No. 1a.

\* Spark plug: free make (mass-produced and strictly original). 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 of the threaded spark-plug housing- length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.

\* Identifications: machined flat spaces of 30 mm x 20 mm for the attachment of the specified identification stickers: - at the front of the cylinder, - on the upper part of the reed box housing for the half sumps.

\* 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 and the magnetic steel sheet metal thickness of which must be 0.75 mm minimum.

\* Exhaust silencer: homologated, mandatory use

\* Tyres: 5".

- KZ1: homologated prime type.

- KZ2: homologated prime or option type.

\* Minimum mass:

- KZ1 and KZ2, short and long circuits: 175 kg.

\* Bodywork for long circuits: the specifications for the bodywork can be the same as for Superkart partly or fully.



## DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**  
Publié le **01/07/2014**

## DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**  
Published on **01/07/2014**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

accès à la chaîne ou à la courroie, doit être monté.  
\* Échappement formé au maximum de 6 sections de diamètre constant, divergent ou convergent, et silencieux d'échappement homologué avec le moteur. Épaisseur minimum de la tôle d'échappement: 0,9 mm.  
\* Silencieux d'aspiration homologué CIK-FIA avec 2 conduits de 23 mm.  
\* Limitation sonore à 100 dB/A maximum à 7 500 tr/min.  
\* Limitation à 4% de la quantité de lubrifiant ajouté au carburant.  
\* Limitation des émissions chimiques contrôlée lors de l'homologation.  
\* Identifiants: emplacements de 30 mm x 20 mm usinés et plats pour mise en place des identifiants autocollants:  
- à l'avant du cylindre,  
- sur la partie supérieure du logement de la boîte à clapets pour les demi-carters.

#### Article 19 Règlement Spécifique KF3

\* Toutes les modifications des moteurs homologués sont autorisées. Cependant les modifications changeant l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine représentés sur la Fiche d'Homologation KF3 sont interdites, sauf si elles sont explicitement autorisées par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité (publiées par la CIK-FIA).  
Moteur homologué en KF4, avec maintien des caractéristiques décrites à l'Article 18 et avec les spécifications 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 cm<sup>3</sup>, mesuré selon méthode décrite dans l'Annexe n° 1b du Règlement Technique.
- \* Embrayage selon dessins techniques n°15 et 16.  
- masse minimum (embrayage complet avec couronne de démarreur et pignon moteur) selon la Fiche d'Homologation du moteur.
- \* L'embrayage du moteur doit s'opérer à 3000 tr/min maximum et provoquer l'avancement du kart, Pilote à bord; il doit être en prise directe (enclenchement à 100%) à 5000 tr/min maximum en toutes conditions.
- \* Echappement monotype spécifique (dimensions et volume selon dessin technique n°12 en annexe). 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 KF3, devant rester strictement d'origine. **Pour dissiper tout doute, cela signifie que le carburateur doit être en tout point identique, dans la limite des tolérances raisonnables de fabrication, à celui plombé par l'inspecteur lors**

the chain or belt must be fitted.  
\* Exhaust composed of 6 sections as a maximum with a constant diameter, either divergent or convergent, and exhaust silencer homologated with the engine. Minimum thickness of exhaust sheet metal: 0.9 mm.  
\* CIK-FIA homologated inlet silencer with 2 ducts of 23 mm.  
\* Noise limited to 100 dB/A maximum at 7,500 rpm.  
\* Quantity of lubricant added to the fuel limited to 4%.  
\* Limited chemical emissions controlled at the homologation.  
\* Identifications: machined flat spaces of 30 mm x 20 mm for the attachment of the specified identification stickers:  
- at the front of the cylinder,  
- on the upper part of the reed box housing for the half sumps.

#### Article 19 Specific Regulations for KF3

\* All modifications of the homologated engines are authorised. However, modifications changing the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of the original parts represented on the KF3 Homologation Form are forbidden, except if they are explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons (published by the CIK-FIA).  
Engine homologated in KF4, maintaining the characteristics described in Article 18 and with the following specifications:

- \* 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.
- \* Clutch according to technical drawings No. 15 & 16.  
- minimum mass (complete clutch with starter ring and engine sprocket) according to the engine Homologation Form.
- \* The engine clutch must be triggered at 3,000 rpm maximum and make the kart with the Driver on board move forward; it must be in direct drive (and 100% engaged) at 5,000 rpm maximum under all circumstances.
- \* Specific monotype exhaust (dimensions and volume according to technical drawing No. 12 appended). For the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, a single exhaust supplier will be designated further to an invitation to tender.
- \* KF3 homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 20 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. **For the avoidance of doubt, this means that the carburettor must be identical in every aspect, within the reasonable manufacturing tolerances, to the carburettor sealed by the inspec-**

**RÈGLEMENT TECHNIQUE**  
**TECHNICAL REGULATIONS**

**de la procédure d'inspection d'homologation et étant à disposition de la CIK-FIA.**

et Devant être conforme à la Fiche d'Homologation et à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.

\* Le refroidissement est limité à un seul radiateur libre, avec un seul circuit, sans aucune autre combinaison; un circuit interne supplémentaire servant au fonctionnement normal des thermostats est autorisé.

\* Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 14 000 tr/min.

\* Pneus: 5" homologués de type Option.

\* Masse totale minimum: 145 kg (Pilote compris).

\* Masse minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

**Article 20**  
**Règlement Spécifique KF2**

\* Toutes les modifications des moteurs homologués sont autorisées. Cependant les modifications changeant l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine représentés sur la Fiche d'Homologation KF2 sont interdites, sauf si elles sont explicitement autorisées par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité (publiées par la CIK-FIA).

Moteur homologué en KF4, avec maintien des caractéristiques décrites à l'Article 18 et avec les spécifications 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.

\* Montage possible d'une vis de réglage de la power-valve spécifiquement modifiée pour la KF1 dans le but de recevoir la fixation d'un capteur de mesure de déplacement de la guillotine. L'utilisation dudit capteur est cependant interdite en KF2.

\* Volume de chambre de combustion minimum de 9 cm<sup>3</sup>, mesuré selon méthode décrite dans l'Annexe n°1c du Règlement Technique.

\* Angle d'échappement limité à 194° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon la méthode décrite à l'Article 2.25.3.2 du Règlement Technique.

\* 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 KF2, devant rester strictement d'origine. **Pour dissiper tout doute, cela signifie que le carburateur doit être en tout point identique, dans la limite des tolérances raisonnables de fabrication, à celui plombé par l'inspecteur lors de la procédure d'inspection d'homologation et étant à disposition de la CIK-FIA.**

et Devant être conforme à la Fiche d'Homologation et à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.

\* Embrayage selon dessins techniques n°15 et 16.

- masse minimum (embrayage complet avec couronne de démarreur et pignon moteur) selon la Fiche d'Homologation du moteur.

**tor during the homologation inspection procedure and kept at the disposal of the CIK-FIA.**

*It must comply with the Homologation Form and the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.*

*\* The cooling is limited to one single free radiator with one single circuit, excluding any other combination; an additional inner circuit for the normal functioning of the thermostats is allowed.*

*\* Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 14,000 rpm.*

*\* Tyres: 5" homologated Option type.*

*\* Total minimum mass: 145 kg (Driver included).*

*\* Minimum mass of kart (without fuel): 75 kg.*

**Article 20**  
**Specific Regulations for KF2**

*\* All modifications of the homologated engines are authorised. However, modifications changing the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of the original parts represented on the KF2 Homologation Form are forbidden, except if they are explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons (published by the CIK-FIA).*

*Engine homologated in KF4, maintaining the characteristics described in Article 18 and with the following specifications:*

*\* 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.*

*\* It is allowed to fit a power-valve adjusting knob specifically modified for KF1 in order to accept the mounting of a throttle-valve shift measurement sensor. The use of the said sensor is however forbidden in KF2.*

*\* Combustion chamber minimum volume of 9 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1c to the Technical Regulations.*

*\* Exhaust angle limited to 194° 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 15,000 rpm.*

*\* KF2 homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 24 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. **For the avoidance of doubt, this means that the carburettor must be identical in every aspect, within the reasonable manufacturing tolerances, to the carburettor sealed by the inspector during the homologation inspection procedure and kept at the disposal of the CIK-FIA.***

*It must comply with the Homologation Form and the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.*

*\* Clutch according to technical drawings No. 15 & 16.*

*- minimum mass (complete clutch with starter ring and engine sprocket) according to the engine Homologation Form.*

nouveau dessin technique

new technical drawing

Application : **immédiate**  
Publié le **26/08/2014**

Implementation: **immediate**  
Published on **26/08/2014**

## Annexe N°10

### Description de l'autocollant d'identification des axes arrière

L'Autocollant porte les informations suivantes :

Numéro de série à 3 chiffres précédés d'une lettre, propre à chaque constructeur  
Les dimensions sont 20 x 20 mm.



### Positionnement de l'autocollant

L'Autocollant devra être collé sur la partie interne de l'Axe sur le côté RH à 5 mm de l'extrémité.  
Le Demandeur doit s'assurer que la méthode qu'il utilise pour appliquer l'Autocollant est assez sûre pour que celui-ci ne puisse être ôté sans être détruit.

### Procédure d'approvisionnement des autocollants par les constructeurs

Le constructeur doit se conformer aux lignes directrices de la FIA en matière d'étiquetage pour les axes arrière de Karting, disponibles sur demande auprès du Secrétariat de la CIK-FIA.

Tout constructeur devra envoyer un courriel à la CIK-FIA (cik@fia.com) pour commander des Autocollants d'Axes AR selon la procédure suivante :

1. Type de produit (Axe AR)
2. Nombre d'Autocollants (rouleau de 500 **250** unités)
3. Nom et adresse du destinataire
4. L'envoi des Autocollants sera aux frais du Demandeur.
5. Une preuve de paiement pour le nombre d'Autocollants commandés plus les frais d'expédition.

Prix de l'Autocollant : Chaque Autocollant d'Axe AR coûte 3 €.

Délai de livraison : 4 semaines après commande et paiement.

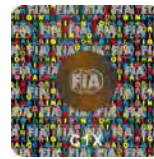
Table de référence N° autocollant — Constructeur

## Appendix No. 10

### Description of the identification sticker for the rear axles

The Sticker bears the following information:

Serial number of 3 figures preceded by a letter, specific to each manufacturer.  
The dimensions are 20 x 20 mm.



### Positioning of the sticker

The sticker must be affixed to the inner part of the axle on the RH side, 5 mm from the end.  
The requester must make sure that the method used for affixing the sticker is secure enough that the sticker cannot be removed without being destroyed.

### Procedure for manufacturers to obtain stickers

The manufacturer must follow the FIA guidelines concerning stickers for rear axles in Karting, available from the CIK-FIA Secretariat on request. ◀

A manufacturer must send an e-mail to the CIK-FIA (cik@fia.com) to order Rear Axle Stickers according to the following procedure:

1. Type of product (Rear Axle)
2. Number of Stickers (rolls of 500 **250**)
3. Delivery name and address
4. Stickers will be dispatched at the Requester's expense.
5. Proof of payment for the number of Stickers ordered plus shipping costs. ◀

Price of the Sticker: each Rear Axle Sticker costs €3.

Delivery time: 4 weeks after order and payment.

Sticker n° reference table — Manufacturer ◀

