



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

texte supprimé proposé = ~~texte barré~~
nouveau texte proposé = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **31/03/2009**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

proposed deleted text = ~~crossed-out text~~
proposed new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **31/03/2009**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

Article 22 Règlement Spécifique Super KF

- * Moteur issu de moteurs homologués en KF4.
- * 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, **du vilebrequin et de l'axe du piston** qui doivent rester magnétiques.
 - b) À l'extérieur du moteur:
 - les caractéristiques extérieures du moteur monté,
 - les demi carters inférieurs, le cylindre et la culasse doivent toujours être issus du modèle homologué en KF4.
 - c) Les spécifications techniques suivantes:
 - * Cylindrée maximum: 125 cm³.
 - * **Matériaux exotiques interdits.**
 - * **Acier ou aluminium obligatoire pour toutes les pièces sollicitées mécaniquement et/ou transmettant des forces.**
 - * **Carbone interdit pour toutes les pièces structurales.**
 - * **Refroidissement par eau (carters, cylindre et culasse), d'un circuit uniquement, avec pompe à eau intégrée.**
 - * **Cylindre avec chemise en fonte d'acier.**
 - * **Power-valve libre mais obligatoirement avec commande (ouverture) pneumatique et rappel (fermeture) mécanique, sans connexions électroniques.**
 - * Régime de rotation limité à 16 000 tr/min maximum.
 - * **Système d'équilibrage, obligatoire, démontable et contrôlable directement depuis l'extérieur, réalisé à l'aide de systèmes déséquilibrés tournant en sens contraire du vilebrequin. Le degré d'équilibrage sera de 25% minimum.**
 - * Carburateur de diamètre 30 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué KF1, devant rester strictement d'origine 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.
 - * Silencieux d'aspiration homologué avec conduits de 23 mm ou 30 mm.
 - * Allumage homologué avec limiteur spécifique à 16 000 tr/min maximum.
 - * **Démarrateur avec source électrique embarquée.**
 - * Embrayage selon dessins techniques n°15 ou 17, et 16, avec un poids minimum (embrayage complet avec couronne de démarrage et pignon moteur) selon la Fiche d'Homologation du moteur.
 - * L'embrayage du moteur doit s'opérer à 3 000 tr/min maximum et provoquer l'avancement du kart, Pilote à bord ; il doit être en prise directe (enclenchement à 100%) à 5 000 tr/min maximum en toutes conditions.
 - * Pneus: 5".
 - * Poids total minimum: 160 kg (Pilote compris).
 - * Poids minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

Article 22 Specific Regulations for Super KF

- * Engine from engines homologated in KF4.
- * 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, **crankshaft and gudgeon pin** material, which must remain magnetic.
 - b) Outside the engine:
 - external characteristics of the fitted engine
 - the lower half sumps, the cylinder and the cylinder head must always come from the model homologated in KF4.
 - c) The following technical specifications:
 - * Maximum cylinder cubic capacity: 125 cc.
 - * **Exotic materials forbidden**
 - * **Mandatory steel or aluminium for any components with a mechanical function and/or transmitting forces.**
 - * **Carbon forbidden for all structural parts.**
 - * **Water cooled (crankcases, cylinder and cylinder head), with one circuit only, with an integrated water pump.**
 - * **Cylinder with steel casting liner.**
 - * **Free power-valve, but must be with pneumatic control (opening) and mechanical return (closing), without any electronic connections.**
 - * Engine speed limited to maximum 16,000 rpm.
 - * **Mandatory balance system made with unbalanced systems rotating in the opposite direction to that of the crankshaft. The balancing will be 25% minimum. It must be possible to dismount it and control it directly from the outside.**
 - * KF1 homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 30 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original and comply with the Homologation Form and the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the inlet duct shape.
 - * Homologated inlet silencer with 23 mm or 30 mm ducts.
 - * Homologated ignition with a specific limiter at maximum 16,000 rpm.
 - * **Starter with on-board electric source.**
 - * Clutch according to technical drawings No. 15 or 17, and 16, with a minimum weight (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.
 - * Tyres: 5".
 - * Total minimum weight: 160 kg (Driver included).
 - * Minimum weight of kart (without fuel): 75 kg.



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

texte supprimé proposé = ~~texte barré~~
nouveau texte proposé = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **19/03/2009**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

proposed deleted text = ~~crossed-out text~~
proposed new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **19/03/2009**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

2.7.1.5 - Carénage avant

- * À aucun moment il ne doit être situé au-dessus du plan passant par le haut des roues avant.
- * Il ne doit pas comporter de bords tranchants.
- * Il doit avoir une largeur de 1 000 mm minimum et, au maximum, la largeur extérieure du train avant.
- * Écart maximum entre les roues avant et l'arrière du carénage: 150 mm.
- * Porte-à-faux avant: 650 mm maximum.
- * Le carénage doit comporter sur sa face avant une surface verticale (dans une tolérance de +/- 5° par rapport à un plan vertical théorique) de 80 mm de haut au minimum et de 300 mm de long au minimum située immédiatement au-dessus de la garde au sol.
- * Le carénage ne doit pas pouvoir retenir eau, gravier ou toute autre substance.

2.7.1.6 - 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.

- être réglables et ajustables du poste de pilotage en condition de course lorsque le kart est en mouvement.

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 horizon

2.7.1.5 - Front fairing

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

- be adjustable from the driving seat in racing condition when the kart is in motion.

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 hori-



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

texte supprimé proposé = ~~texte barré~~
nouveau texte proposé = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2010**
Publié le **19/03/2009**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

proposed deleted text = ~~crossed-out text~~
proposed new text = **text in bold underlined**

Implementation: **01/01/2010**
Published on **19/03/2009**

RÈGLEMENT TECHNIQUE
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: ~~Supprimé~~ Règlement Spécifique Formule-Super-A
- Article 7: ~~Supprimé~~ Règlement Spécifique Formule-A
- Article 8: Supprimé
- Article 9: Règlement Spécifique Superkart
- Article 10: ~~Supprimé~~ Règlement Spécifique Intercontinental-A
- Article 11: ~~Supprimé~~ 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: ~~Supprimé~~ 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
- Article 22: Règlement Spécifique Super KF

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:

- Group I:
- Formule-Super-A: _____ Cylindrée de 100 cm³
 - Formule-A: _____ Cylindrée de 100 cm³
 - KF1: _____ Cylindrée de 125 cm³
 - Super KF: _____ Cylindrée de 125 cm³
 - Superkart: _____ Cylindrée de 250 cm³
- Group 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

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: ~~Deleted~~ Specific Regulations for Formula-Super-A
- Article 7: ~~Deleted~~ Specific Regulations for Formula-A
- Article 8: Deleted
- Article 9: Specific Regulations for Superkart
- Article 10: ~~Deleted~~ Specific Regulations for Intercontinental-A
- Article 11: ~~Deleted~~ 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: ~~Deleted~~ 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
- Article 22: Specific Regulations for Super KF

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
 - Super KF: _____ 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



RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

~~- Intercontinental E: ————~~ ~~Cylindrée de 250 cm³~~
~~Formule Monde:~~
~~- Formule Monde:~~ ~~Cylindrée de 220 cm³~~

~~- Intercontinental E: ————~~ ~~Cylinder capacity of 250cc~~
~~World Formula:~~
~~- World Formula:~~ ~~Cylinder capacity of 220cc~~

