



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

Article 18 Règlement Général Formule 2 Temps 125 cm³ 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.
- * Toute modification est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité. 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.
- * 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.
- * 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.
- * Volume minimum de chambre de combustion : 9 cm³, mesuré 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 du puits fileté de bougie - longueur : 18,5 mm ; pas : M 14 x 1,25.
- * Système d'équilibrage homologué, obligatoire, démontable et contrôlable directement depuis l'extérieur, réalisé à l'aide de systèmes déséquilibrés tournant en sens contraire du vilebrequin. Le degré d'équilibrage sera de 25 % minimum (voir détails dans le Règlement d'Homologation).
- * Système d'allumage homologué, digital variable autorisé uniquement en fonction du régime moteur et permettant de recharger la batterie. Montage, fixation, fonctionnement et marquage selon cahier des charges défini dans le Règlement d'Homologation par la CIK-FIA.
- * Limitation du régime moteur à 14'000 t/min.

Article 18 General Regulations for 2-Stroke 125cc Formula 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.*
- * *Any modification is forbidden if it is not explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons. By modification are meant any operations likely to change the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of the original homologated parts.*
- * *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.*
- * *Maximum cylinder capacity: 125 cc.*
- * *Stroke comprised between 54 mm minimum and 54.5 mm maximum.*
- * *Water cooled (crankcases, cylinder and cylinder head), with one circuit only, with an integrated water pump.*
- * *Homologated radiator.*
- * *Intake by reed valves in the crankcases or in the cylinder.*
- * *Power-valve authorised, homologated with pneumatic control (opening) and mechanical return (closing), without any electronic connections.*
- * *Supercharging forbidden.*
- * *Combustion chamber minimum volume: 9 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1a.*
- * *Spark plug: the make is free. The spark plug barrel (electrodes not included) tightened on the cylinder head must not extend beyond the upper part of the combustion chamber dome.*
- * *Dimensions of the threaded spark-plug housing - length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.*
- * *Mandatory homologated balance system made with unbalanced systems rotating in the opposite direction to that of the crankshaft. The balancing will be 25 % minimum (see details in the Homologation Regulations). It must be possible to dismount it and control it directly from the outside.*
- * *Homologated variable digital ignition system with self-charging system for the battery, allowed only according to engine speed. Mounting, attachment, method of function and marking in accordance with the list of requirements defined in the Homologation Regulations by the CIK-FIA.*
- * *Engine speed limit set at 14,000 rpm.*

RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

* Carburateur sans connexions électroniques, à cuve, de diamètre 30 mm maximum avec un venturi rond, de grande série, devant rester strictement d'origine.
* Démarreur avec source électrique embarquée.
* Batterie sèche (sans maintenance) obligatoire, utilisée seulement pour le démarreur.
* Interrupteur de mise en marche et d'arrêt obligatoire, pouvant être actionné par le Pilote dans la position normale de conduite.
* Embrayage homologué à sec, centrifuge avec masses d'expansion et avec couronne du démarreur fixée sur le demi vilebrequin (ou volant moteur):
- diamètre extérieur des masses d'expansion: 80 mm minimum.
- poids minimum: 800 gr (embrayage complet avec couronne de démarreur et pignon moteur).
* L'embrayage du moteur doit s'opérer à 5 000 tr/min maximum et provoquer l'avancement du kart, Pilote à bord.
* Une protection efficace (faite en aluminium ou plastique) recouvrant l'embrayage centrifuge tout en laissant un libre accès à la chaîne ou à la courroie, doit être montée.
* Echappement formé au maximum de 6 sections de diamètre constant, divergent ou convergent, et silencieux d'échappement homologué avec le moteur. Epaisseur minimum de la tôle d'échappement: ± 0.9 mm.
* Silencieux d'aspiration homologué CIK-FIA avec 2 aspirations de 23 mm.
* Limitation sonore à 100 dB/A maximum à 10'000 t/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 Junior 125-cm³ 2-Temps KF3

Moteur homologué en Formule 125-cm³ **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, point 25.2, § c, du Règlement Technique.
* Régime de rotation limité à 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 n° 19-1). Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA, le fournisseur des échappements sera désigné suite à un appel d'offres.
* Carburateur de diamètre 20 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué.

* Strictly original mass produced float chamber carburettor with a maximum diameter of 30 mm, with a round venturi, without any electronic connections.
* Starter with on-board electric source.
* Mandatory sealed battery (maintenance free) used only for the starter.
* Mandatory start and cut-off switch that can be triggered by the Driver in his normal driving position.
* Mandatory homologated centrifugal dry clutch with clutch weights, and with starting ring attached to half crankshaft unit (or flywheel):
- external diameter of the clutch weights: 80 mm minimum.
- minimum weight: 800 gr (complete clutch with starter ring and engine sprocket).
* The engine clutch must be triggered at 5,000 rpm maximum and make the kart with the Driver on board move forward.
* An efficient protection (made of aluminium or plastic) covering the centrifugal clutch but leaving free access to the chain or belt must be fitted.
* Exhaust composed of 6 sections as a maximum with a constant diameter, either divergent or convergent, and exhaust silencer homologated with the engine. Minimum thickness of exhaust sheet metal: ± 0.9 mm.
* CIK-FIA homologated inlet silencer with 2 inlets of 23 mm.
* Noise limited to 100 dB/A maximum at 10,000 rpm.
* Quantity of lubricant added to the fuel limited to 4 %.
* Limited chemical emissions controlled at the homologation.
* Identifications: machined flat spaces of 30 mm x 20 mm for the attachment of the specified identification stickers:
- at the front of the cylinder,
- on the upper part of the reed box housing for the half sumps.

Article 19
Specific Regulations for 2-Stroke 125-cc Junior KF3

Engine homologated in the 125-cc-Formula **KF4**, with the following modifications:
* Power-valve not permitted: replaced by the homologated fixed obturator **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, point 25.2, § c, of the Technical Regulations.
* Engine speed limited to 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 drawing No. 19-1). For the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, the 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.



RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA, le carburateur sera désigné suite à un appel d'offres.

- * Radiateur homologué.
- * Allumage homologué avec limiteur spécifique à 14 000 tr/min.
- * **Pneus: 5" homologués de type médium ou dur.**
- * **Poids total minimum: TBA.**
- * **Poids minimum du kart (sans carburant): TBA.**

Article 20
Règlement Spécifique ICA 125 cm³ 2-Temps KF2

- Moteur homologué en Formule 125 cm³ **KF4**, avec les modifications suivantes:
- * Power-valve homologuée autorisée.
 - * Volume de chambre de combustion minimum de 9 cm³, mesuré selon méthode décrite dans l'annexe n° 1 du Règlement Technique.
 - * Régime de rotation limité à 15 000 tr/min.
 - * Carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué.
 - * Radiateur libre.
 - * Allumage homologué avec limiteur spécifique à 15 000 tr/min.
 - * **Pneus: 5" homologués de type soft, médium ou dur.**
 - * **Poids total minimum: TBA.**
 - * **Poids minimum du kart (sans carburant): TBA.**

Article 21
Règlement Spécifique FA 125 cm³ 2-Temps KF1

- Moteur homologué en Formule 125 cm³ **KF4**, avec les modifications suivantes :
- * Power-valve homologuée autorisée.
 - * Diagrammes d'admission et d'échappement libres.
 - * Forme des lumières libre.
 - * **Volume de chambre de combustion libre.**
 - * Carburateur de diamètre 30 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué.
 - * Boîte à clapets libre
 - * Radiateur libre.
 - * Allumage homologué avec limiteur spécifique à 16 000 tr/min.
 - * Echappement de conception libre.
 - * **Pneus: 5"**
 - * **Poids total minimum: TBA.**
 - * **Poids minimum du kart (sans carburant): TBA.**

For the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, the carburettor will be designated further to an invitation to tender.

- * Homologated radiator.
- * Homologated ignition system with a specific limiter at 14,000 rpm.
- * **Tyres: 5" homologated medium or hard type.**
- * **Total minimum weight: TBA.**
- * **Minimum weight of kart (without fuel): TBA.**

Article 20
Specific Regulations for 2-Stroke 125-cc ICA KF2

- Engine homologated in the 125-cc-Formula **KF4**, with the following modifications:
- * Homologated power-valve permitted.
 - * Combustion chamber minimum volume of 9 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1 to the Technical Regulations.
 - * Engine speed limited to 15,000 rpm.
 - * Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 24 mm, comprising two set screws.
 - * Free radiator.
 - * Homologated ignition system with a specific limiter at 15,000 rpm.
 - * **Tyres: 5" homologated soft, medium or hard type.**
 - * **Total minimum weight: TBA.**
 - * **Minimum weight of kart (without fuel): TBA.**

Article 21
Specific Regulations for 2-Stroke 125-cc FA KF1

- Engine homologated in the 125-cc-Formula **KF4**, with the following modifications:
- * Homologated power-valve permitted.
 - * Free inlet and exhaust diagrams.
 - * Free ports shape.
 - * **Free combustion chamber volume.**
 - * Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 30 mm, comprising two set screws.
 - * Free reed box.
 - * Free radiator.
 - * Homologated ignition system with a specific limiter at 16,000 rpm.
 - * Free design exhaust.
 - * **Tyres: 5"**
 - * **Total minimum weight: TBA.**
 - * **Minimum weight of kart (without fuel): TBA.**

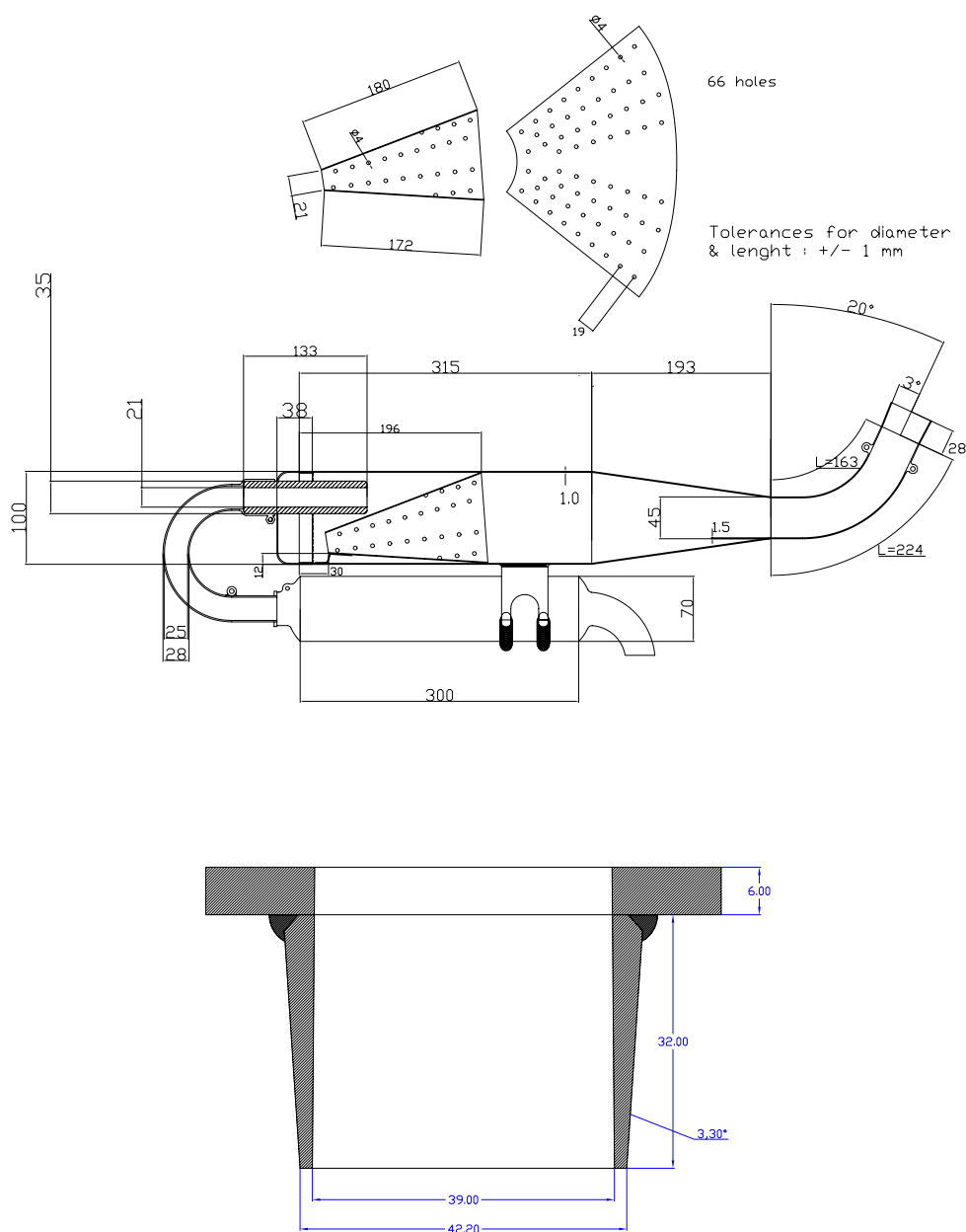
RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

DESSIN TECHNIQUE N°12

TECHNICAL DRAWING No. 12

Echappement et collecteur monotype spécifique KF3

Specific KF3 monotype exhaust and manifold





DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

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.
- * 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 des roues arrière.

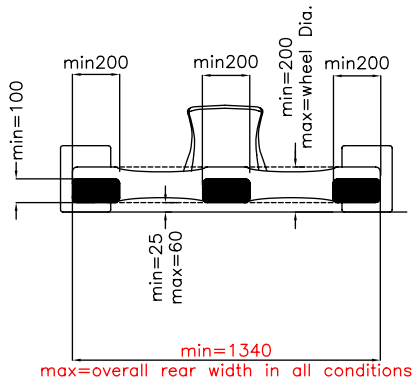
5.3 - Rear wheel protection

- * 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.
- * 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.

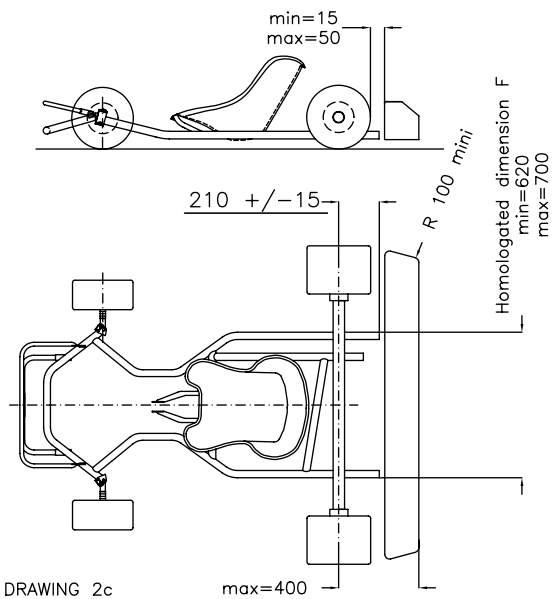
In all conditions, the rear protection must at no time protrude beyond the plane of the rear wheels ◀



RÈGLEMENT TECHNIQUE
 TECHNICAL REGULATIONS



Vertical surface 0°/-5°



20.10.2006

DRAWING 2c
 REAR PROTECTION 2006

* Dimensions in mm



**DECISIONS DU CMSA
SUR PROPOSITIONS DE LA CIK**

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

**DECISIONS OF THE WMSC
ON PROPOSALS OF THE CIK**

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

Application : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

**RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS**

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** tous les sièges doivent comporter un renfort en métal ou plastique à tous les points d'ancrage du baquet 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.**

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** all seats must also comprise a metal or nylon reinforcement at all the anchorage points of the seat between the seat supports and 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.**



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

Article 3 Sécurité des Karts et des Équipements

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.

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 :

- Snell Foundation, 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 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 3 Kart and Equipment Safety

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.

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:

- Snell Foundation, 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 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.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2007**

Implementation: **01/01/2007**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

Article 11 Règlement Spécifique Intercontinental A-Junior

* Moteur monocylindre de série à admission par la jupe du piston, refroidi par écoulement d'air, sans boîte de vitesses, homologué par la CIK-FIA et conforme aux spécifications du présent Règlement Technique.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours conserver leur construction d'origine et être conformes et identifiables aux photos, dessins et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation.

* Cylindrée maximum: 100 cm³.

* Course minimum: 46,0 mm - course maximum: 54,5 mm.

* Angle d'ouverture total d'échappement maximum: en fonction de la course homologuée selon le diagramme «A» de la Fiche d'Homologation (lecture par cercle gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou appareil digital).

* La largeur (mesure cordale) des lumières d'échappement ne doit pas dépasser 22,3% de la circonférence du cylindre obtenue par l'alésage théorique maximum homologué par la CIK-FIA + l'épaisseur de la/des paroi(s) de la/des division(s) entre les lumières. Les lumières d'échappement doivent avoir la configuration d'une figure géométrique dont les côtés sont égaux deux à deux et comportant 4 rayons de valeur inférieure ou égale à 4 mm.

* Angle d'ouverture total d'admission maximum: en fonction de la course homologuée selon le schéma «B» (lecture par cercle gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou appareil digital).

* La largeur (mesure cordale) de la/des lumière(s) d'admission ne doit pas dépasser 22,3% de la circonférence du cylindre obtenue par l'alésage théorique maximum homologué par la CIK-FIA + l'épaisseur de la/des paroi(s) de la/des division(s) entre les lumières.

* Angles d'ouverture et mesures cordales selon dessin technique n° 10 en annexe.

* Angles d'ouverture des lumières: tout dispositif ou artifice pouvant modifier les angles réglementés d'ouverture des lumières ou permettant d'augmenter directement ou indirectement le cycle d'admission ou d'échappement est interdit.

* Interdiction de tout usinage de la chemise et/ou du piston permettant un écoulement de mélange à l'intérieur du cylindre quand le bord inférieur du piston a fermé la lumière d'admission. Ceci concerne (mais n'est pas limité à): décalage de l'axe du vilebrequin par rapport à l'axe de l'alésage de quelque façon que ce soit, usinage asymétrique (rainurage) de la couronne du piston ou de la jupe, «cassure» des arêtes du piston et des lumières de la chemise au-delà de ce qui est nécessaire à l'usinage d'une arête.

* Carburateur, homologué par la CIK-FIA, à papillon à axe central avec un diamètre maximum du diffuseur (venturi) de 24 mm. Il est permis d'ajouter un conduit de Ø intérieur = 3,25 mm maximum au corps principal de la pompe à essence, pour permettre le raccord du carburateur à la prise de pression dans le carter du moteur.

* La distance entre la face arrière du carburateur et l'axe du cylindre doit être de 91 mm minimum (mesurée selon

Article 11 Specific Regulations for Intercontinental A-Junior

* *Air cooled by natural air flow series production single cylinder engine with piston-port intake and without a gearbox, homologated by the CIK-FIA and complying with these Technical Regulations.*

The original parts of the homologated engine must always retain their original construction and comply with and be identifiable from the photographs, drawings and physical dimensions described on the Homologation Form.

* *Maximum cylinder cubic capacity: 100 cc.*

* *Stroke: 46.0 mm minimum - 54.5 mm maximum.*

* *Maximum opening angle of exhaust: to comply with the stroke homologated in accordance with the «A» diagram of the Homologation Form (reading by means of a graduated circle with a minimum diameter of 200 mm or by means of a digital device).*

* *The width of the chord of the exhaust ports must not be more than 22.3% of the total circumference of the cylinder established by the theoretically maximum bore homologated by the CIK-FIA + the wall thickness of the division(s) between the ports. The shape of the exhaust ports must be that of a geometrical figure the sides of which are equal two by two and comprising 4 radii less than or equal to 4 mm.*

* *Total maximum inlet angle: to comply with the stroke homologated in accordance with the «B» sketch (reading by means of a graduated circle with a minimum diameter of 200 mm or by means of a digital device).*

* *The total width of the chord of the inlet ports must not be more than 22.3% of the total circumference of the cylinder established by the theoretically maximum bore homologated by the CIK-FIA + the wall thickness of the division(s) between the ports.*

* *Opening angles and measurement of the chords according to appended technical drawing No. 10.*

* *Port opening angles: any device or artifice which may modify the port opening angles as defined by the regulations or which permits directly or indirectly to increase the inlet or exhaust cycle is forbidden.*

* *Any machining of the sleeve and/or of the piston allowing a flow of mixture inside the cylinder when the lower edge of the piston has closed the inlet port is forbidden. This includes (but is not limited to): offsetting crankshaft centerline to bore centerline by any means, asymmetrical (scallop) machining of piston crown or skirt, «breaking» the port edges on the piston and liner beyond what is necessary for the machining of an edge.*

* *Carburettor: CIK-FIA homologated butterfly type, with a centre spindle and a maximum venturi diameter of 24 mm. It is allowed to add a duct with an internal Ø of 3.25 mm maximum to the main body of the fuel pump, in order to permit the connection of the carburettor to the engine crankcase pressure duct.*

* *The distance between the rear side of the carburettor and the centre line of the cylinder must not be less than*

RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

critères définis par la CIK-FIA). Les angles α (Alpha) et β (Beta) définissant les 91 mm ne peuvent pas être modifiés. Tout branchement induisant un volume supplémentaire au niveau du conduit d'admission est interdit (excepté le canal de transfert situé entre le carburateur et le conduit de pression du carter de vilebrequin).

La distance entre le carburateur et le conduit d'admission du cylindre doit être constitué des composants en caoutchouc de série du moteur, d'un adaptateur et de joints ; aucune pièce supplémentaire n'est autorisée.

L'adaptateur - entretoise (permettant d'établir la distance de 91 mm) doit avoir une section transversale cylindro-conique entre la face arrière du carburateur et la pièce originale en caoutchouc. L'adaptateur doit être fixé mécaniquement au moyen d'outils et il ne doit pas présenter de branchements qui s'emboîtent ni de pièces qui se chevauchent.

En outre, tout branchement induisant un volume supplémentaire (y compris toute rainure, tout espace creux ou autres) au niveau du conduit d'admission est interdit.

* Le conduit pour la prise de pression dans le carter doit avoir un diamètre intérieur maximum de 3,25 mm.

* Volume de la chambre de combustion: minimum 12 cm³. Le volume de la chambre est mesuré avec une burette de laboratoire, classe A, graduée en dixièmes de cm³. Le mélange utilisé pour ce contrôle sera composé d'essence sans plomb et d'huile 2-temps réservée au mélange dans les proportions de 1 pour 1. Le remplissage de la chambre se fera selon la méthode décrite à l'Annexe n° 1b.

Tout dispositif ou artifice pouvant modifier le volume réglementé de la chambre de combustion ou permettant de diminuer directement ou indirectement ce volume est interdit.

* Bougie: marque libre. Le culot de la bougie (électrodes non comprises), serrée sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

Dimensions - longueur: 18,5 mm; pas: M 14 x 1.25.

* Le «squish» (distance entre piston et culasse) doit être, en tout point, de 1,2 mm minimum. L'épaisseur de la baguette d'étain utilisée pour mesurer le «squish» doit être comprise entre 1,2 et 1,5 mm. Les mesures doivent être prises avec le moteur en condition de course à tout moment de la manifestation.

* Le pot d'échappement doit être homologué par la CIK-FIA, un par modèle de moteur, et doit inclure deux boucles pour le plombage, et porter le numéro d'homologation CIK-FIA. L'épaisseur de la tôle doit être de 0,75 mm minimum et le poids du pot d'échappement ne peut être inférieur à 90% du poids homologué lors des homologations antérieures à 2000.

* Un interrupteur pour l'arrêt du moteur est obligatoire. Il doit être situé de telle façon que le Pilote assis en position normale de conduite puisse l'actionner.

* Embrayage: à sec, centrifuge et homologué par la CIK-FIA.

* Le démarrage se fera avec un démarreur électrique qui

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. Any connection resulting in an extra volume at the level of the inlet duct is forbidden (except the transfer duct located between the carburettor and the crankcase pressure duct).

The distance between the carburettor and cylinder inlet duct must be composed of the series rubber components of the engine, one adapter part and gaskets; no additional parts are permitted.

The adapter/strut (for setting the distance of 91 mm) must have a cylindrical-conical cross section between the rear side of the carburettor and the original rubber part.

The fixation of the adapter part must be mechanical by means of tools and the adapter part must not offer interlocking connections and/or overlapping components.

Furthermore any connections resulting in extra volume (including: grooves, hollow spaces or similar) at the level of the inlet duct are forbidden.

* The pressure duct in the crankcase must have a maximum internal diameter of 3.25 mm.

* Volume of the combustion chamber: 12 cc minimum. The volume of the chamber is measured with a class A laboratory burette graduated in tenths of cubic centimetres. The mixture used for this check will be composed of unleaded petrol and 2-stroke oil, mixed in a ratio of 1 to 1. The chamber will be filled in accordance with the method described in Appendix No. 1b.

Any device or artifice which can modify the volume of the combustion chamber as defined by the regulations or which directly or indirectly permits to reduce this volume is forbidden.

* Spark plug: the make is free. The body of the spark plug (electrodes not included), tightened on the cylinder head, must not extend beyond the upper part of the dome of the combustion chamber.

Dimensions - length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.

* The «squish» (distance between the piston and cylinder head) must be 1.2mm as a minimum at all points. The thickness of the length of flux cored pewter used for measuring the «squish» must be comprised between 1.2 and 1.5mm. Measurements must be taken with the engine in racing condition at any time during the meeting.

* Homologated CIK-FIA exhaust pipe, one per engine model. Exhaust pipe to include two «lugs» for sealing and to bear the CIK-FIA homologation number. The sheet metal thickness must be 0.75 mm minimum and the weight of the exhaust pipe may not be less than 90% of the weight homologated during homologations carried out before 2000.

* An engine cut out switch is mandatory. The switch must be located in such a way that it is possible for the Driver normally seated in his driving position to trigger it.

* Clutch: CIK-FIA homologated dry centrifugal clutch.

* The starter system must be electric and may be on-



RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

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.

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.*