



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

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

minimum radius of any angles or corners is 5 mm.

2.7.1.2 - Carrosserie

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

La carrosserie doit être homologuée par la CIK-FIA.

Le panachage des trois éléments de carrosserie homologuée de marques ou modèles différents est autorisé. Les deux carrosseries latérales devant être utilisées conjointement.

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

2.7.1.2 - Bodywork

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

The bodywork must be homologated by the CIK-FIA.

The combination of the three homologated bodywork elements of different makes or models is authorised. The two side pods must be used together as a set.

No element of the bodywork may be used as fuel tank or for the attachment of ballast.

No cutting of bodywork elements is allowed.

2.7.1.3 - Matériaux

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

2.7.1.3 - Materials

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

2.7.1.4 - Carrosseries latérales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.7.1.4 - Side bodyworks

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* They must be solidly attached to the side bumpers.

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



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

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 / PARE-COURROIE

Il/elle est obligatoire et devra recouvrir efficacement le pignon et la couronne jusqu'à la hauteur de l'axe de la couronne. ~~Il/elle doit comporter une protection latérale efficace.~~ **Un carter intégral enveloppant entièrement le pignon, la chaîne et la couronne est obligatoire dans toutes les catégories sans boîte de vitesses.**

2.10) SUSPENSION

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

2.11) FREINS

Ils doivent être homologués par la CIK-FIA (sauf en Formule Super A, Formule Monde et Superkart).
Les freins doivent être hydrauliques. La commande de frein [liaison entre la pédale et la(les) pompe(s)] doit être doublée (si un câble est utilisé, il doit avoir un diamètre minimum de 1,8 mm et être bloqué avec un serre-câble de type serrage à plat). Les freins avant actionnés manuellement sont réservés aux catégories sans boîte de vitesses. Pour les catégories sans boîte de vitesses, ils doivent agir simultanément, au moins sur les deux roues arrière. Pour les catégories KF3 et ICA-Junior, tout système de frein agissant sur les roues avant est interdit.
Pour les catégories avec boîte de vitesses, ils doivent fonctionner sur les quatre roues, avec des systèmes d'opération indépendants avant et arrière. Dans le cas où l'un des systèmes ne fonctionnerait pas, l'autre doit garantir le fonctionnement sur deux roues, avant ou arrière. En Superkart et Intercontinental E, tout dispositif de freinage par câble est interdit et un feu de stop est recommandé. Les disques de freins en carbone sont interdits.
Un patin de protection efficace du disque de frein arrière (en Teflon, Nylon, Delrin, fibre de carbone, Kevlar ou Rilsan) est obligatoire (sauf en Superkart) dans toutes les catégories si le disque de frein dépasse en dessous des tubes principaux du châssis-cadre. Cette protection doit être placée latéralement par rapport au disque dans le sens longitudinal du châssis ou sous le disque.

2.12) DIRECTION

Doit être commandée par un volant doté d'une jante ininterrompue dont la forme de base ne comporte aucun angle rentrant. Les tiers supérieur et inférieur de la circonférence peuvent être rectilignes ou avoir un rayon différent de celui du reste du volant. Tout dispositif monté sur le volant ne doit pas dépasser de plus de 20 mm le plan passant par le dessus du volant et ne doit pas présenter d'arêtes vives (voir dessin technique n° 8).
Toute commande souple par câble ou par chaîne est

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 GUARD

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

2.10) SUSPENSION

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

2.11) BRAKES

The brakes must be homologated by the CIK-FIA (except in Formula Super A, World Formula & Superkart).
Brakes must be hydraulic. The brake control [the link between the pedal and the pump(s)] must be doubled (if a cable is used, it must have a minimum \varnothing of 1.8 mm and be blocked with a cable clip of the flat clip type). Manually operated front brakes are reserved for categories without gearboxes.
For non-gearbox categories, they must work on at least both rear wheels simultaneously.
For the KF3 and ICA-Junior categories, any brake system working on the front wheels is banned.
For gearbox categories, they must work on all four wheels and must have independent front and rear operating systems. Should one of the systems fail, the other must guarantee braking on two front or rear wheels. In Superkart and Intercontinental E, cable operated braking devices are prohibited and a brake light is recommended.

Carbon brake discs are forbidden.

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

2.12) STEERING

Must be controlled by a steering wheel which a continuous rim not incorporating any reflex angles in its basic shape. The upper and lower 1/3 of the circumference may be straight or of a different radius to the rest of the wheel. Any device mounted on the steering wheel must not protrude by more than 20 mm from the plane forward of the steering wheel and must not have sharp edges (see technical drawing No. 8).
Flexible steering controls by cable or chain are forbidden.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **01/01/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **01/01/2008**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

2.15) ACCÉLÉRATEUR

L'accélérateur doit être actionné par pédale, celle-ci devant être munie d'un ressort de rappel.
Une liaison mécanique entre la pédale et le carburateur est obligatoire.

2.16) MOTEUR

2.16.1 – Généralités

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

Tout système d'injection est interdit. La pulvérisation de produits autres que le carburant est interdite.
Le moteur ne devra pas comporter de compresseur ni de système quelconque de suralimentation. Pour la Formule Super A, FA, Superkart, ICA, KZ2, KZ1 et ICE, un système de refroidissement par air ou par liquide (seulement pour cylindre et culasse en 100 cm³) est autorisé. Seule l'eau (H₂O) est autorisée pour le refroidissement par liquide.

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

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

2.16.2 – Contrôle Technique

Un contrôle obligatoire sera effectué avant les Essais Non-Qualificatifs.

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

Dans toutes les catégories, **sauf en Superkart** : un marquage des châssis, pièces principales des moteurs (1/2 carters inférieurs et cylindre) et pneus sera réalisé aux Vérifications Techniques. **Les karts devront être présentés complets (châssis, carrosseries et accessoires montés), et les moteurs, présentés séparément.**

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

Pour tout le matériel utilisé faisant l'objet d'une homologation **ou d'un agrément**, chaque Concurrent devra être en mesure d'en présenter les Fiches d'Homologation **ou d'Agrément**.

2.16.3 – Cylindres

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

2.15) ACCELERATOR

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

2.16) ENGINE

2.16.1 – General

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

All systems of injection are forbidden. The spraying of products other than fuel is forbidden.
The engine shall not comprise a compressor or any supercharging system. For Formula Super A, FA, Superkart, ICA, KZ2, KZ1 and ICE, a cooling system (only for the cylinder and cylinder head in 100 cc) by air or liquid is authorised. Only water (H₂O) is authorised for liquid cooling.

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

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

2.16.2 – Scrutineering

A mandatory check will be carried out before Non-Qualifying Practice.

In the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies:

In all categories **except in Superkart**: the chassis, main parts of engines (1/2 lower engine sumps and cylinder) and tyres will be marked at Scrutineering. **The karts must be presented in full configuration (assembled chassis + bodywork + extra components), and the engines must be presented separately.**

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

For any used equipment which has been homologated **or approved**, every Entrant shall be able to submit the relevant Homologation **or Approval** Forms.

2.16.3 – Cylinders

For all 100 cc engines the cylinder or sleeve must be in cast iron without surface treatment (chroming, nickasil, etc., are forbidden).

For unsleeved engines, repairing cylinders is allowed by addition of material but not of parts.

Cylinder head: it is allowed to replace the spark plug



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

2.16.5 – Pompe à eau

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

2.16.6 – Carburateurs

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

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

2.16.7 – Allumage

Pour tous les moteurs, sauf en KF4, KF3, KF2, KF1, Superkart et ICE, le système d'allumage utilisé doit être de type analogique et homologué par la CIK-FIA. Tout système d'allumage variable (système d'avancement et de retardement progressif) est interdit. Pour les moteurs KF4, KF3, KF2 et KF1, l'allumage doit être digital homologué avec limiteur de régime intégré. Tout système électronique permettant un auto-contrôle des paramètres de fonctionnement du moteur alors que le kart est en mouvement est interdit.

Pour les allumages dont le rotor est extérieur et saillant, un système de protection enveloppant les parties tournantes devra être mis en place.

Sur décision des Commissaires Sportifs, il sera possible d'interchanger l'allumage des Concurrents contre celui fourni par la CIK ou l'ASN concernée (mêmes modèles homologués).

2.17) SILENCIEUX D'ASPIRATION

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

2.18) ÉCHAPPEMENT

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

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

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

Il est interdit de faire passer l'échappement, de quelque

2.16.5 – Water pump

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

2.16.6 – Carburettors

Any injection system is forbidden. Any spraying of products other than fuel is forbidden. For all categories without gearboxes, an extra manual mechanical adjustment device working with adjusting screws is allowed (without modifications to the carburettor, if the latter must be homologated). The addition of a valve, a butterfly or a slide manually controlled from the steering wheel is allowed at the level of the connection between the carburettor and the intake silencer.

FA, ICA, ICA-Junior, ICC-Sudam and ICC-Junior-Sudam carburettor sketch: technical drawing No. 3 appended. KZ2 and KZ1 carburettor for the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies in 2007/2008/2009: technical drawing No. 7 appended.

2.16.7 – Ignition

For all engines except KF4, KF3, KF2, KF1, Superkart and ICE, the ignition system used must be of the analogue type and homologated by the CIK-FIA. Any variable ignition system (progressive advancing and retarding system) is forbidden.

For KF4, KF3, KF2 and KF1 engines, the ignition must be digital and homologated with the integrated rev limiter. Any electronic system allowing an auto-control of the parameters of functioning of the engine while the kart is in motion is forbidden.

For ignitions with an external and exposed rotor, a protection system covering the rotating parts must be installed.

On decision of the Stewards, it will be authorised to interchange Entrants' ignition systems for the system supplied by the CIK or the ASN concerned (same homologated models).

2.17) INLET SILENCER

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

In Superkart, variable volume air boxes are forbidden.

2.18) EXHAUST

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

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

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

It is forbidden for the exhaust in any way to pass forward

RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

façon que ce soit, par l'avant et par le plan où s'inscrit le Pilote assis dans sa position normale de conduite. Tout système de «power valve» est interdit sauf en KF4, KF2, KF1 et Superkart Division 1.

2.19) BRUIT

2.19.1 – Contrôle des décibels

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

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

2.19.2 – Prescriptions pour la mesure des décibels

2.19.2.1 - Appareil de mesure

L'appareil de mesure devra pouvoir mesurer simultanément le niveau sonore et le régime du moteur. Le système de mesure peut être relié à un PC ou être autonome. Pour les mesures de la sonorité, un microphone d'un champ libre d'1/2 pouce, conforme à la norme IEC 651 (EN 60651) Classe 1 devra être utilisé. Le niveau de pression sera mesuré selon une échelle A comme défini par la norme IEC 651 (EN 60651) ou une norme équivalente; les niveaux instantanés seront calculés avec une constante de temps de 500 ms. La bande de fréquence sera de 20 Hz-20 kHz et l'amplitude sera au minimum de 60-135 dB. La vitesse de rotation du moteur sera mesurée au moyen d'une pince ampèremétrique ou d'un appareil équivalent. Le signal du régime moteur sera mesuré avec la même constante de temps que le signal de niveau sonore (500 ms). De la sorte, les signaux à la fois du son et du moteur se référeront au même phénomène. S'il s'agit d'un appareil de mesure du régime avec sortie DC directement proportionnelle au régime moteur (t/m), une calibration appropriée devra être effectuée.

2.19.2.2 - Calcul des résultats

Les niveaux devant être comparés aux limites seront calculés comme moyenne logarithmique sur une bande de 1 000 t/m. Toutes les données réunies lors du test sur la bande fixée seront inclus dans des calculs avec 10 données au minimum. Les éléments indésirables (ex. autre kart testé à une trop grande proximité ou autres) peuvent être supprimés des calculs. De telles suppressions devront être consignées dans les rapports de mesures. La bande sera ~~soit de 9 500-10 500 t/m, soit de 7 000-8 000 t/m~~ selon le type de course et la Division.

2.19.2.3 - Étalonnage

L'étalonnage du système devra être effectué avant toute séance de mesure, conformément aux indications du Constructeur. L'étalonnage de l'appareil complet de mesure du son devra être effectué au moyen d'un calibrateur d'1

and across the plane in which the Driver is seated in his normal driving position.

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

2.19) NOISE

2.19.1 – Decibel checks

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

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

2.19.2 – Prescriptions for the measurement of decibels

2.19.2.1 - Measuring equipment

The measuring equipment shall be able to measure sound level and engine rotational speed simultaneously. The measuring system can be PC-based or stand-alone. For sound pressure measurements, a 1/2 inch free field microphone, complying with IEC 651 (EN 60651) Class 1 shall be used. The pressure level will be weighted according to the A scale as defined in IEC 651 (EN 60651) or an equivalent standard; instantaneous levels will be calculated with a time constant of 500 ms. The frequency range shall be 20 Hz-20 kHz and the amplitude range shall be at least 60-135 dB. The rotational speed of the engine shall be measured by means of a clamp or an equivalent equipment. The signal of rotational speed shall be measured with the same time constant as the sound level signal (500 ms). Both sound and engine speed signals will thus refer to the same phenomenon. In case of Rpm measuring devices with a DC output directly proportional to engine speed (Rpm), a suitable calibration shall be performed.

2.19.2.2 - Results calculations

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

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

2.19.2.3 - Calibration

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



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

Article 3 Sécurité des Karts et des Équipements

3.1) SÉCURITÉ DES KARTS

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

3.2) SÉCURITÉ DES ÉQUIPEMENTS

Le Pilote doit obligatoirement porter:

- * Un casque avec une protection efficace et incassable pour les yeux. Pour toutes les classes, les casques doivent être conformes aux prescriptions suivantes (Annexe 2):
 - Snell Foundation K98, SA2000, K2005 et SA 2005 (USA),
 - British Standards Institution BS6658-85 de type A et de type A/FR, y compris tous amendements (Grande-Bretagne),
 - SFI Foundation Inc., Spéc. SFI 31.1A et 31.2A (USA).

- Snell-FIA CMS et CMR, pour les Pilotes de moins de 15 ans (normes recommandées en 2008 et obligatoires en 2009).

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

3.1) KART SAFETY

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

3.2) EQUIPMENT SAFETY

The Driver must wear:

- * A helmet with an efficient and unbreakable protection for the eyes. For all classes, helmets must comply with the following prescriptions (Appendix 2):
 - Snell Foundation K98, SA2000, K2005 and SA2005 (USA),
 - British Standards Institution A-type and A/FR-type BS6658-85, including any amendments (Great Britain),
 - SFI Foundation Inc., Spec. SFI 31.1A and 31.2A (USA).

- Snell-FIA CMS and CMR, for Drivers under 15 years old (standards recommended in 2008 and mandatory in 2009).

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2009**

Implementation: **01/01/2009**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

Article 9 Règlement Spécifique Superkart (Divisions 1 & 2)

9.1 - Division 1

* Moteur: cylindrée maximale 250 cm³ obtenue:

- soit par un moteur à refroidissement par écoulement d'air ou par eau (2 cylindres au maximum),
- soit par 2 moteurs monocylindres homologués en ICC.

* Types de moteurs autorisés:

a) «Rotax 256» tel qu'enregistré par l'ancienne CIK, avec bielle de 110, 113 ou 115 mm. Tout autre moteur enregistré par l'ancienne CIK. Carburateurs (**de type 39.5 maximum**) et «Power Valves» mécaniques, sans électronique. Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

b) «Rotax 256» avec pièces de substitution agréées par la CIK-FIA (selon le cahier des charges fourni par le Constructeur et un quota de production de 15 kits moteurs). Carburateurs (**de type 39.5 maximum**) et «Power Valves» mécaniques, sans électronique. Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

c) Moteurs issus de la compétition moto de Grand Prix 250 cm³ de conception antérieure à 2001, agréés par la CIK-FIA et conformes au modèle de base commercialisé par les Constructeurs, carburateurs, «Power Valves» et allumage compris (selon catalogue officiel des Constructeurs). L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

d) Nouveaux moteurs spécifiques agréés par la CIK-FIA (selon un cahier des charges fourni par le Constructeur et un quota de production de 10 moteurs complets et identiques). Carburateurs (**de type 39.5 maximum**) et «Power Valves» mécaniques, sans électronique. Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

e) 2 moteurs monocylindres homologués en ICC de même marque. Boîte de vitesses homologuée (contrôle des rapports avec disque gradué, selon méthode décrite à l'Article 12 du Règlement Technique). Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et

Article 9 Specific Regulations for Superkart (Divisions 1 & 2)

9.1 - Division 1

* Engine: maximum cylinder cubic capacity: 250 cc obtained:

- either by one engine (maximum 2 cylinders) cooled by natural air flow or water cooled,
- or by 2 single-cylinder engines homologated in ICC.

* Types of engines allowed:

a) «Rotax 256» as registered by the former CIK, with 110, 113 or 115 mm connecting rod. Any other engine registered by the former CIK. Mechanical carburetors (**39.5 type maximum**) and «Power-Valves», both without electronics. Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energy source of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.

b) «Rotax 256» with substitution parts approved by the CIK-FIA (according to the list of requirements supplied by the Manufacturer and a production quota of 15 engine kits). Mechanical carburetors (**39.5 type maximum**) and «Power-Valves», both without electronics. Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energysource of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.

c) Engines from 250 cc motorbike Grand Prix competitions designed prior to 2001, approved by the CIK-FIA and complying with the basic model sold by the Manufacturers, including carburetors, «Power Valves» and ignition (according to Manufacturers' official catalogue). The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.

d) Specific new engines approved by the CIK-FIA (according to list of requirements supplied by the Manufacturer and a production quota of 10 full and identical engines). Mechanical carburetors (**39.5 type maximum**) and «Power-Valves», both without electronics. Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energysource of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.

e) 2 single cylinder engines of the same make homologated in ICC. Homologated gearbox (check of the ratios using a graduated disc, according to the method described under Article 12 of the Technical Regulations). Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energy source of the rotor/stator or of a battery) and



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

accès à la chaîne ou à la courroie, doit être monté.
* Pneus: 5" homologués de type médium ou dur.
* Poids total minimum: 135 kg.
* Poids minimum du kart (sans carburant): 65 kg.

chain or belt must be fitted.
* Tyres: 5" homologated medium or hard type.
* Total minimum weight: 135 kg.
* Minimum weight of kart (without fuel): 65 kg.

Article 12 Règlement Spécifique KZ2 & KZ1

* Groupe propulseur: le moteur et la boîte de vitesses doivent être indissociables. Le carter moteur doit être divisible en 2 parties (vertical ou horizontal) seulement.
* Moteur monocylindre à admission par clapets, refroidi par eau, avec un seul circuit, homologué par la CIK-FIA.
* Cylindrée maximale: 125 cm³.
* Boîte à clapets (dimensions et dessin) conforme à la Fiche d'Homologation. Couvercle de la boîte à clapets: libre.
* Carburateur en aluminium avec diffuseur «venturi» d'un diamètre maximum de 30 mm rond. Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA 2007-2009, le carburateur doit être le Dell'Orto VSHS 30 désigné à la suite d'un appel d'offres. Le carburateur doit rester strictement d'origine. Les seuls réglages autorisés sont ceux de: la guillotine, l'aiguille, les flotteurs, la cuve, le puits d'aiguille (pulvérisateur), les gicleurs et le kit pointeau, à la condition que toutes les pièces interchangeables soient d'origine Dell'Orto. Le filtre à essence incorporé et l'assiette (pièce n° 28 du dessin technique n°7) peuvent être supprimés; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.
* Boîte de vitesses: homologuée par la CIK-FIA (y compris le couple primaire). 3 rapports minimum et 6 rapports maximum. Contrôle des rapports avec disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou codeur digital; les décimales de degré portées sur la Fiche d'Homologation devront être mentionnées en dixièmes de degré et non en minutes. Pour l'homologation de la boîte de vitesses, le(s) Constructeur(s) ainsi que le modèle et le type doivent figurer sur la Fiche d'Homologation.
* **En KZ2** : commande de boîte de vitesses **manuelle et uniquement mécanique**, sans système d'assistance. Tout système quelconque de coupure d'allumage est interdit.
* **En KZ1** : **commande de boîte de vitesses manuelle ou électromécanique**.
* Angle d'ouverture total d'échappement de 199° maximum, indépendamment de la valeur indiquée sur la fiche d'homologation (lecture par cercle gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou appareil digital).
* Volume de la chambre de combustion: minimum 11 cm³. Le volume de la chambre est mesuré avec une burette de laboratoire, classe A, graduée en dixièmes de cm³. Le mélange utilisé pour ce contrôle sera composé d'essence sans plomb et d'huile 2-temps réservée au mélange dans les proportions de 1 pour 1. Le remplissage de la chambre se fera selon la méthode décrite à l'Annexe n° 1a.
* Bougie: marque libre. Le culot de la bougie (électrodes non comprises), serrée sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.
Dimensions - longueur: 18,5 mm; pas: M 14 x 1,25.

Article 12 Specific Regulations for KZ2 & KZ1

* Power unit: it must not be possible to dissociate the engine from the gearbox. Engine case divided into only 2 parts (vertical or horizontal).
* Water cooled single-cylinder engine with reed-valve intake, one circuit only, homologated by the CIK-FIA.
* Maximum cylinder cubic capacity: 125 cc.
* Reed-valve box (dimensions and drawing) according to the Homologation Form. Reed-valve box cover: free.
* Carburettor made of aluminium, with a venturi type diffuser with a maximum diameter of 30 mm round. For the 2007-2009 CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, the carburettor must be the Dell'Orto VSHS 30 designated following an invitation to tender. The carburettor must remain strictly original. The only settings allowed may be made to: the slide, the needle, the floaters, the float chamber, the needle shaft (spray), the jets and the needle kit, subject to all the interchanged parts being of Dell'Orto origine. The incorporated petrol filter and the plate (part No. 28 on the technical drawing No. 7) may be removed; if they are kept, they must be original.
* Gearbox: homologated by the CIK-FIA (including the primary torque). Minimum 3 and maximum 6 ratios. Check of the ratios using a graduated disc with a minimum diameter of 200 mm or a digital coder; the degree decimals given on the Homologation Form must be mentioned in tenths of degrees and not in minutes. For the homologation of the gearbox, the Manufacturer(s) and the model and type must appear on the Homologation Form.
* **In KZ2: hand-operated and exclusively mechanical gearbox control without a servo system. Any system of ignition cutting is forbidden.**
* **In KZ1: hand-operated or electro-mechanical gearbox control.**
* Total exhaust opening angle of 199° maximum, irrespective of the value indicated on the homologation form (to be read with a graduated circle of a minimum diameter of 200 mm or with a digital device).
* Volume of the combustion chamber: 11 cc minimum. The volume of the chamber is measured with a class A laboratory burette graduated in tenths of cubic centimetres. The mixture used for this check will be composed of unleaded petrol and 2-stroke oil, mixed in a ratio of 1 to 1. The chamber will be filled in accordance with the method described in Appendix No. 1a.
* Spark plug: the make is free. The body of the spark plug (electrodes not included), tightened on the cylinder head, must not extend beyond the upper part of the dome of the combustion chamber.
Dimensions - length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.

REGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

* Il est permis d'ajouter une masse sur le rotor d'allumage, fixée par 2 vis minimum, sans modification du rotor homologué.
* Échappement: homologué (voir Complément à la Fiche d'Homologation) et dont l'épaisseur de tôle en acier magnétique doit être de 0,75 mm minimum.
* Pneus: 5".
- KZ1: homologués.
- KZ2: homologués de type médium ou dur.
* Poids minimum:
- circuits courts: 170 kg,
- circuits longs: 175 kg.
- KZ1, circuits courts: 170 kg.
- KZ2, circuits courts: 175 kg
- KZ1 et KZ2, circuits longs: 175 kg.
* Carrosserie sur circuits longs: les spécifications pour la carrosserie peuvent être les mêmes que pour le Superkart en tout ou en partie.

Article 13
Règlement Spécifique Intercontinental C Sudam

* Moteur monocylindre de série à admission à clapets ou à jupe de piston, refroidi par écoulement d'air, sans boîte de vitesses, homologué par la CIK-FIA et conforme au présent Règlement Technique.
* Cylindrée maximum: 125 cm³.
* Carburateur homologué par la CIK-FIA. Le carburateur doit être à papillon à axe central avec un diamètre maximum de venturi de 24 mm rond (pour les autres dimensions obligatoires, voir dessin technique n° 7).
* Pneus: 5" homologués de type médium ou dur.
* Poids minimum: **150 ±45 kg.**
* Poids minimum du kart (sans carburant): 65 kg.

Article 14
Règlement Spécifique Intercontinental C Sudam-Junior

* Moteur monocylindre de série à admission à clapets ou à jupe de piston, refroidi par écoulement d'air, sans boîte de vitesses, homologué par la CIK-FIA et conforme au présent Règlement Technique.
* Cylindrée maximum: 125 cm³.
* Carburateur homologué par la CIK-FIA. Le carburateur doit être à papillon à axe central avec un diamètre maximum de venturi de 24 mm rond (pour les autres dimensions obligatoires, voir dessin technique n° 7).
* Utilisation obligatoire d'une bride de Ø=17,2 mm et de 15 mm d'épaisseur, selon spécification CIK-FIA.
* Pneus: 5" homologués de type médium ou dur.
* Poids minimum: **140 ±35 kg.**
* Poids minimum du kart (sans carburant): 65 kg.

Article 15
Règlement Spécifique Intercontinental E (Circuits courts)

* It is allowed to add a mass to the ignition rotor; it shall be fixed by at least 2 screws, without any modification to the homologated rotor.
* Exhaust: homologated (see Supplement to the Homologation Form) and the magnetic steel sheet metal thickness of which must be 0.75 mm minimum.
* Tyres: 5".
- KZ1: homologated.
- KZ2: homologated medium or hard type.
* Minimum weight:
- short circuits: 170 kg,
- long circuits: 175 kg.
- KZ1, short circuits: 170 kg.
- KZ2, short circuits: 175 kg.
- KZ1 and KZ2, long circuits: 175 kg.
* Bodywork for long circuits: the specifications for the bodywork can be the same as for Superkart partly or fully.

Article 13
Specific Regulations for Intercontinental C Sudam

* Air cooled by natural air flow series production single cylinder engine with reed-valve or piston-port inlet, without a gearbox. Homologated by the CIK-FIA and complying with these Technical Regulations.
* Maximum cylinder cubic capacity: 125 cc.
* Carburettor homologated by the CIK-FIA. The carburettor must have a butterfly with a central spindle of a maximum venturi diameter of 24 mm round (for other mandatory dimensions, see technical drawing No. 7).
* Tyres: 5" homologated of the medium or hard type.
* Minimum weight: **150 ±45 kg.**
* Minimum weight of the kart (without fuel): 65 kg.

Article 14
Specific Regulations for Intercontinental C Sudam-Junior

* Air cooled by natural air flow series production single cylinder engine with piston-port or reed-valve intake, without a gearbox. Homologated by the CIK-FIA and complying with these Technical Regulations.
* Maximum cylinder cubic capacity: 125 cc.
* Carburettor homologated by the CIK-FIA. The carburettor must have a butterfly with a central spindle of a maximum venturi diameter of 24 mm round (for other dimensions, see technical drawing No. 7).
* Mandatory use of a Ø=17.2 mm restrictor with a 15 mm thickness complying with the CIK-FIA specification.
* Tyres: 5" homologated medium or hard type.
* Minimum weight: **140 ±35 kg.**
* Minimum weight of the kart (without fuel): 65 kg.

Article 15
Specific Regulations for Intercontinental E (Short Circuits)



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

Article 18 Règlement Général KF4

- * Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours conserver leur construction d'origine et être conformes et identifiables aux photos, dessins et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation et présentes sur le moteur plombé lors de l'homologation.
- * Les modifications susceptibles de changer l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine représentés sur la Fiche d'Homologation sont interdites, sauf si elles sont explicitement autorisées par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité.
- * Le moteur de base doit être adaptable pour utilisation dans les trois catégories spécifiques.
- * Moteur alternatif mono-cylindre 2-temps à prise directe, homologué par la CIK-FIA.
- * Matériaux exotiques interdits: acier et aluminium obligatoires.
- * Carbone interdit pour toutes les pièces structurelles.
- * Carters moteur et cylindre issus obligatoirement d'une fonte d'aluminium.
- * vilebrequin, bielle et axe de piston: acier magnétique obligatoire.
- * Pistons issus obligatoirement d'une fonte ou d'une forge d'aluminium.
- * Cylindre avec chemise en fonte d'acier.
- * Hauteur du bloc-cylindre mesurée entre le plan de joint supérieur de la chemise et le plan de joint du pied du cylindre.
- * **Volume des canaux de transfert, longueur du canal d'échappement, profil intérieur de sortie du canal d'échappement et plan de joint inférieur du cylindre selon la Fiche d'Homologation. Ces éléments doivent être contrôlés selon la méthode décrite à l'Annexe n°3.**
- * 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°1c.
- * Bougie: marque libre. Le culot de la bougie (électrodes non comprises) serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.
- * Dimensions du puits fileté de bougie - longueur: 18,5 mm; pas: M 14 x 1,25.
- * Système d'équilibrage homologué, obligatoire, démontable et contrôlable directement depuis l'extérieur, réalisé à l'aide de systèmes déséquilibrés tournant en sens contraire du vilebrequin. Le degré d'équilibrage sera de 25% minimum (voir détails dans le Règlement d'Homologation).

Article 18 General Regulations for KF4

- * *The original parts of the homologated engine must always retain their original construction and comply with and be similar to the photographs, drawings and physical heights described on the Homologation Form and present on the engine sealed at the homologation.*
- * *The modifications likely to change the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of the original parts represented on the Homologation Form are forbidden, except if they are explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons.*
- * *The basic engine must be adaptable for use in all three specific categories.*
- * *Direct drive single-cylinder 2-stroke reciprocating engine homologated by the CIK-FIA.*
- * *Exotic materials forbidden: mandatory steel and aluminium.*
- * *Carbon forbidden for all structural parts.*
- * *Engine crankcases and cylinder obligatorily from aluminium casting.*
- * *Crankshaft, connecting rod and gudgeon pin: mandatory magnetic steel.*
- * *Pistons obligatorily from aluminium casting or forging.*
- * *Cylinder with steel casting liner.*
- * *Height of cylinder block measured between the upper gasket plane of the liner and the gasket plane of the cylinder base.*
- * **Volume of transfer ducts, exhaust duct length, internal profile of the exhaust duct outlet and lower gasket plane of the cylinder according to the Homologation Form. These elements must be controlled according to the method described in Appendix No. 3.**
- * *Maximum cylinder capacity: 125 cc.*
- * *Stroke comprised between 54 mm minimum and 54.5 mm maximum.*
- * *Water cooled (crankcases, cylinder and cylinder head), with one circuit only, with an integrated water pump.*
- * *Homologated radiator.*
- * *Intake by reed valves in the crankcases or in the cylinder.*
- * *Power-valve authorised, homologated with pneumatic control (opening) and mechanical return (closing), without any electronic connections.*
- * *Supercharging forbidden.*
- * *Combustion chamber minimum volume: 9 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1c.*
- * *Spark plug: the make is free. The spark plug barrel (electrodes not included) tightened on the cylinder head must not extend beyond the upper part of the combustion chamber dome.*
- * *Dimensions of the threaded spark-plug housing - length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.*
- * *Mandatory homologated balance system made with unbalanced systems rotating in the opposite direction to that of the crankshaft. The balancing will be 25% minimum (see details in the Homologation Regulations). It must be possible to dismount it and control it directly from*

RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

*Système d'allumage homologué, digital variable autorisé uniquement en fonction du régime moteur et permettant de recharger la batterie. Montage, fixation, fonctionnement et marquage selon cahier des charges défini dans le Règlement d'Homologation par la CIK-FIA.

* Limitation du régime moteur à maximum 14 000 tr/min.

* Carburateur sans connexions électroniques, à cuve, de diamètre 30 mm maximum avec un venturi rond, de grande série, devant rester strictement d'origine.

* Démarreur avec source électrique embarquée.

* Batterie sèche (sans maintenance) obligatoire, utilisée seulement pour le démarreur.

* Interrupteur de mise en marche et d'arrêt obligatoire, pouvant être actionné par le Pilote dans la position normale de conduite.

* Embrayage homologué à sec, centrifuge avec masses d'expansion et avec couronne du démarreur fixée sur le demi vilebrequin (ou volant moteur):

- diamètre extérieur des masses d'expansion: 80 mm minimum.
- poids minimum: ~~800 gr~~ (embrayage complet avec couronne de démarreur et pignon moteur) **selon la Fiche d'Homologation du moteur.**

* L'embrayage du moteur doit s'opérer à 5 000 tr/min maximum et provoquer l'avancement du kart, Pilote à bord.

* Une protection efficace (faite en aluminium ou plastique) recouvrant l'embrayage centrifuge tout en laissant un libre accès à la chaîne ou à la courroie, doit être montée.

* Echappement formé au maximum de 6 sections de diamètre constant, divergent ou convergent, et silencieux d'échappement homologué avec le moteur. Epaisseur minimum de la tôle d'échappement: 0.9 mm.

* Silencieux d'aspiration homologué CIK-FIA avec 2 aspirations de 23 mm.

* Limitation sonore à 100 dB/A maximum à ~~±0-000~~ **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

Moteur homologué en KF4, avec les modifications suivantes:

* Power-valve interdite: remplacée par l'obturateur fixe, homologué, ou logement dans le cylindre non usiné.

* Angle d'échappement limité à 170° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon méthode décrite à l'Article 2.25.3.2 du Règlement Technique.

* Régime de rotation limité à maximum 14 000 tr/min.

the outside.

* Homologated variable digital ignition system with self-charging system for the battery, allowed only according to engine speed. Mounting, attachment, method of function and marking in accordance with the list of requirements defined in the Homologation Regulations by the CIK-FIA.

* Engine speed limit set at maximum 14,000 rpm.

* Strictly original mass produced float chamber carburettor with a maximum diameter of 30 mm, with a round venturi, without any electronic connections.

* Starter with on-board electric source.

* Mandatory sealed battery (maintenance free) used only for the starter.

* Mandatory start and cut-off switch that can be triggered by the Driver in his normal driving position.

* Mandatory homologated centrifugal dry clutch with clutch weights, and with starting ring attached to half crankshaft unit (or flywheel):

- external diameter of the clutch weights: 80 mm minimum.
- minimum weight: ~~800 gr~~ (complete clutch with starter ring and engine sprocket) **according to the engine Homologation Form.**

* The engine clutch must be triggered at 5,000 rpm maximum and make the kart with the Driver on board move forward.

* An efficient protection (made of aluminium or plastic) covering the centrifugal clutch but leaving free access to the chain or belt must be fitted.

* Exhaust composed of 6 sections as a maximum with a constant diameter, either divergent or convergent, and exhaust silencer homologated with the engine. Minimum thickness of exhaust sheet metal: 0.9 mm.

* CIK-FIA homologated inlet silencer with 2 inlets of 23 mm.

* Noise limited to 100 dB/A maximum at ~~±0-000~~ **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

Engine homologated in KF4, with the following modifications:

* Power-valve not permitted: replaced by the homologated fixed blanking cover, or housing in the cylinder not machined.

* Exhaust angle limited to 170° maximum on the exhaust ports, measured at the level of the liner in accordance with the method described in Article 2.25.3.2 of the Technical Regulations.

* Engine speed limited to maximum 14,000 rpm.



RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

- * Volume de chambre de combustion minimum de 12 cm³, mesuré selon méthode décrite dans l'annexe n°1b du Règlement Technique.
- * Echappement monotype spécifique (dimensions et volume selon dessin technique n°12). Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA, un fournisseur unique d'échappements sera désigné suite à un appel d'offres.
- * Carburateur de diamètre 20 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué, devant rester strictement d'origine et devant être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.
Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA, un fournisseur unique de carburateurs sera désigné suite à un appel d'offres.
- * Radiateur libre.
- * Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 14 000 tr/min.
- * Pneus: 5" homologués de type médium ou dur.
- * Poids total minimum: 145 kg (Pilote compris).
- * Poids minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

Article 20
Règlement Spécifique KF2

Moteur homologué en KF4, avec les modifications suivantes:

- * Le fonctionnement mécanique de la power-valve est libre, pour autant que toutes les pièces du dessin explosé figurant sur la Fiche d'Homologation soient utilisées et qu'aucune autre pièce n'y soit ajoutée.
- * Volume de chambre de combustion minimum de 9 cm³, mesuré selon méthode décrite dans l'annexe n°1c du Règlement Technique.
- * Régime de rotation limité à maximum 15 000 tr/min.
- * Carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué, devant rester strictement d'origine et devant être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.
- * Radiateur(s) libre(s).
- * Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 15 000 tr/min.
- * Pneus: 5" homologués de type soft, médium ou dur.
- * Poids total minimum: **158 ±56** kg (Pilote compris).
- * Poids minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

Article 21
Règlement Spécifique KF1

Moteur homologué en KF4, avec les modifications suivantes:

- * Le fonctionnement mécanique de la power-valve est libre, pour autant que toutes les pièces du dessin explosé figurant sur la Fiche soient utilisées et qu'aucune autre pièce n'y soit ajoutée.
- * **Utilisation possible d'une vis de réglage de la power-valve, modifiée uniquement dans le but de pouvoir accepter la fixation d'un capteur de mesure.**

- * *Combustion chamber minimum volume of 12 cc, measured in accordance with the method described in appendix No. 1b to the Technical Regulations.*
- * *Specific monotype exhaust (dimensions and volume according to technical drawing No. 12). For the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, a single exhaust supplier will be designated further to an invitation to tender.*
- * *Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 20 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. It must comply with the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.*
For the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, a single carburettor supplier will be designated further to an invitation to tender.
- * *Free radiator.*
- * *Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 14 000 rpm.*
- * *Tyres: 5" homologated medium or hard type.*
- * *Total minimum weight: 145 kg (Driver included).*
- * *Minimum weight of kart (without fuel): 75 kg.*

Article 20
Specific Regulations for KF2

Engine homologated in KF4, with the following modifications:

- * *The mechanical functioning of the power-valve is free, provided that all the components shown on the exploded drawing included on the Homologation Form are used and that no other components are added.*
- * *Combustion chamber minimum volume of 9 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1c to the Technical Regulations.*
- * *Engine speed limited to maximum 15,000 rpm.*
- * *Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 24 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. It must comply with the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.*
- * *Free radiator(s).*
- * *Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 15,000 rpm.*
- * *Tyres: 5" homologated soft, medium or hard type.*
- * *Total minimum weight: **158 ±56** kg (Driver included).*
- * *Minimum weight of kart (without fuel): 75 kg.*

Article 21
Specific Regulations for KF1

Engine homologated in KF4, with the following modifications:

- * *The mechanical functioning of the power-valve is free, provided that all the components shown on the exploded drawing included on the Form are used and that no other components are added.*
- * ***It is allowed to use an adjusting knob of the power-valve, modified only with the aim of being able to accept the fixation of a throttle-valve shift.***



RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

de déplacement de la guillotine.

- * Diagrammes d'admission et d'échappement libres.
- * Forme des lumières libre.
- * Volume de chambre de combustion libre.
- * Hauteur du bloc-cylindre libre.
- * Distance libre entre le sommet du piston et celui de la chemise.
- * Piston libre.
- * Régime de rotation limité à maximum 16 000 tr/min.
- * Carburateur de diamètre 30 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué, devant rester strictement d'origine et devant être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.
- * Boîte à clapets libre.
- * Radiateur(s) libre(s).
- * Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 16 000 tr/min.
- * Echappement de conception libre.
- * Pneus: 5".
- * Poids total minimum: **160 ±56** kg (Pilote compris).
- * Poids minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

measurement sensor.

- * Free inlet and exhaust diagrams.
- * Free ports shape.
- * Free combustion chamber volume.
- * Free cylinder block height.
- * Free distance between the top of the piston and that of the liner.
- * Free piston.
- * Engine speed limited to maximum 16,000 rpm.
- * Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 30 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. It must comply with the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.
- * Free reed box.
- * Free radiator(s).
- * Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 16,000 rpm.
- * Free design exhaust.
- * Tyres: 5".
- * Total minimum weight: **160 ±56** kg (Driver included).
- * Minimum weight of kart (without fuel): 75 kg.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

ANNEXES AU RÈGLEMENT TECHNIQUE APPENDICES TO THE TECHNICAL REGULATIONS

Annexe N°3

Contrôle des cylindres des moteurs KF:

- * **Démonter le moteur du châssis.**
- * **Attendre que le moteur soit à la température ambiante.**
- * **Contrôler les angles d'ouverture des canaux d'admission et d'échappement (sauf en KF1).**
- * **Contrôler la distance du plan de joint du collecteur d'échappement sur un axe passant par le centre des trois ou quatre vis de fixation du collecteur d'échappement jusqu'à la surface de la jupe du piston à l'aide du gabarit (voir dessin technique N°13 en annexe) fourni par chaque Constructeur.**
- * **Contrôler la dimension intérieure du canal d'échappement sur les 3 premiers millimètres de profondeur à l'aide des deux gabarits fournis par chaque Constructeur (voir dessin technique n°13 bis en annexe).**
- * **Faire démonter le cylindre.**
- * **Contrôler le plan de joint inférieur à l'aide des deux gabarits (gabarits minimum et maximum selon dessins n°8.4c et 8.4e du RH) fournis par chaque Constructeur.**
- * **Contrôler les largeurs cordales (sauf en KF1).**

Méthode pour la mesure du volume des canaux d'admission (transferts):

- * **Rendre étanche l'intérieur de la chemise en plaçant l'outillage adéquat (voir dessin technique n°14 en annexe) dans le cylindre (de façon à obturer les lumières d'admission).**
- * **Placer le plan de joint inférieur du cylindre vers le haut.**
- * **Caler soigneusement le cylindre de façon à avoir ce plan de joint parfaitement horizontal.**
- * **Placer sur le plan de joint, après y avoir déposé un peu de graisse, la plaque en polycarbonate servant de référence pour le niveau.**
- * **À l'aide de la burette électronique de laboratoire, remplir un des transferts d'admission (avec un mélange de 50% d'huile et 50% de carburant) jusqu'au ras du plan de joint inférieur du cylindre.**
- * **Répéter l'opération pour chacun des transferts.**
- * **Pour certains moteurs à cinq transferts, il est nécessaire de mesurer le volume des quatre transferts principaux deux par deux (se reporter aux indications contenues dans la Fiche d'Homologation).**

Appendix No. 3

Control of the cylinders on KF engines:

- * **Remove the engine from the chassis.**
- * **Wait until the engine is at ambient temperature.**
- * **Check the opening angles of the inlet and exhaust ducts (except in KF1).**
- * **Check the distance from the gasket plane of the exhaust manifold over an axis passing through the centre of the three or four fixation screws of the exhaust manifold to the surface of the piston skirt with the template (see technical drawing No. 13 appended) supplied by each Manufacturer.**
- * **Check the internal dimension of the exhaust duct over the first 3 mm of depth with the two templates supplied by each Manufacturer (see technical drawing No. 13b appended).**
- * **Have the cylinder removed.**
- * **Check the lower gasket plane with the two templates (minimum and maximum templates according to drawings No. 8.4c and 8.4e of the HR) supplied by each Manufacturer.**
- * **Check the chord widths (except in KF1).**

Method for measuring the volume of the inlet ducts (transfers):

- * **Make water-proof the inside of the cylinder liner by placing the adequate tooling (see technical drawing No. 14 appended) in the cylinder (so as to obturate the inlet ports).**
- * **Place the lower gasket plane of the cylinder upwards.**
- * **Carefully wedge the cylinder so as to have a perfectly horizontal gasket plane.**
- * **Having put a little grease, place on the gasket plane the polycarbonate plate used as a reference for the level.**
- * **Using an electronic laboratory burette fill one of the inlet transfers (with a 50% oil and 50% fuel mixture) to the uppermost part of the lower gasket plane of the cylinder.**
- * **Repeat the operation for each transfer.**
- * **For certain engines with five transfers, it is necessary to measure the volume of the four main transfers two by two (refer to the indications included on the Homologation Form).**

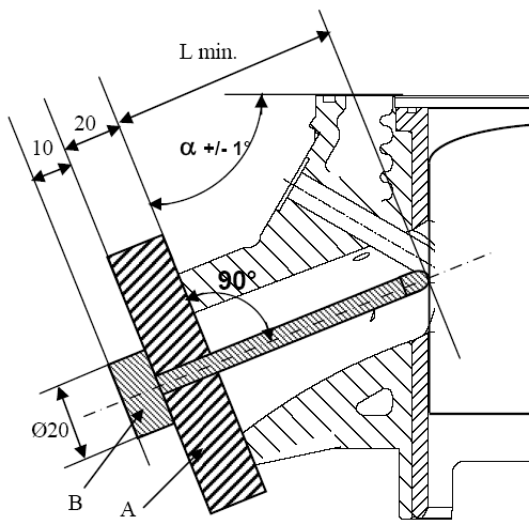
DESSINS TECHNIQUES
TECHNICAL DRAWINGS

DESSIN TECHNIQUE N°13

TECHNICAL DRAWING No. 13

Gabarit de contrôle de la longueur minimale du canal d'échappement

Control template for minimum exhaust duct length



A: Guide-centreur se centrante par rapport au canal d'échappement par les vis de fixation du collecteur d'échappement, ayant une épaisseur totale de $20 \pm 0,05$ mm et étant percé en son centre d'un trou de diamètre 5 mm, alésé H7.

A: Centring guide centred in relation to the exhaust duct by the exhaust manifold fixation screws, with a total thickness of 20 ± 0.05 mm and being drilled in its centre by a hole with a 5 mm diameter, H7 bore.

B: Jauge de contrôle composée d'une tige de diamètre 5g6 ayant à son extrémité un rayon de 2,5 mm et d'une longueur = $L \text{ min} + 20 + 10$.

B: Control gauge composed of a shaft with a 5g6 diameter having a 2.5 mm radius at its end and a length = $L \text{ min} + 20 + 10$.

DESSIN TECHNIQUE N°13 bis

TECHNICAL DRAWING No. 13b

Gabarit de contrôle du profil d'entrée du canal d'échappement

Control template for exhaust duct inlet profile



Gabarit maximum: profil intérieur du plan de joint du collecteur du cylindre d'origine plus 1 mm.

Maximum template: internal profile of the gasket plane of the manifold of the original cylinder plus 1 mm.

Gabarit minimum: profil intérieur du plan de joint du collecteur du cylindre d'origine moins 1 mm.

Minimum template: internal profile of the gasket plane of the manifold of the original cylinder minus 1 mm.

Épaisseur: $5 \pm 0,05$ mm.

Thickness: $5 \pm 0,05$ mm.

DESSINS TECHNIQUES
TECHNICAL DRAWINGS

DESSIN TECHNIQUE N°14

Obturbateur des lumières d'admission et d'échappement pour contrôle de leur volume (moteurs KF uniquement)

TECHNICAL DRAWING No. 14

Inlet and exhaust ports obturator for the control of their volume (KF engines only)



Elément d'étanchéité en polyuréthane
Dureté shore = 80
Diamètre nominal = 53,5 mm
Augmentation du diamètre nominal vers le diamètre de l'alésage par compression mécanique

*Proofing element in polyurethane
Shore hardness = 80
Nominal diameter = 53.5 mm
Increase of the nominal diameter towards the bore diameter by mechanical compression*

