



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **01/01/2009**
Publié le : **25/11/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **01/01/2009**
Published on: **25/11/2008**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

Toute infraction constatée lors d'un contrôle inopiné, en cours ou en fin d'épreuve, entraîne obligatoirement l'exclusion du Pilote et/ou Concurrent pour la Manche concernée, les Essais Qualificatifs ou la Course.

2.4.3 - Lest

Il est permis d'ajuster le poids du kart par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides, fixés sur le châssis ou sur le siège, au moyen d'outils avec au moins deux boulons de diamètre 6 mm minimum.

In Superkart, the lest ne peut pas être fixé au siège, mais uniquement aux tubes principaux du châssis-cadre ou au plancher avec au moins deux boulons de diamètre 6 mm minimum.

2.5) PARE-CHOC

Ce sont des protections obligatoires avant, arrière et latérales. Ces pare-chocs doivent être en acier magnétique.

Pour toutes les catégories sauf en Superkart, ils doivent être homologués avec les carrosseries (dessin technique n°2a en annexe).

2.5.1 - Pare-chocs avant

2.5.1.1 - Circuits courts

- * Le pare-chocs avant doit consister en 2 éléments minimum.
- * Une barre supérieure d'un diamètre minimum de 16 mm en acier et une barre inférieure d'un diamètre de 20 mm en acier et reliées entre elles.
- * Ces 2 éléments doivent être indépendants des fixations des pédales.
- * Le pare-chocs avant doit permettre la fixation du carénage avant obligatoire.
- * Il doit être fixé au châssis-cadre par 4 points.
- * Porte-à-faux avant: 350 mm minimum.
- * Largeur de la barre inférieure: 300 mm droit minimum par rapport à l'axe longitudinal du kart.
- * Les fixations de la barre inférieure doivent être parallèles (dans les 2 plans horizontal et vertical) à l'axe du châssis et permettre un emboîtement (système de fixation au châssis-cadre) de 50 mm des pare-chocs; elles doivent être distantes de 450 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart à une hauteur de 90 +/- 20 mm par rapport au sol.
- * Largeur de la barre supérieure: 400 mm droit minimum par rapport à l'axe longitudinal du kart.
- * Hauteur de la barre supérieure: 200 mm minimum et 250 mm maximum par rapport au sol.
- * Les fixations de la barre supérieure doivent être distantes de 550 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart.
- * Les fixations de la barre supérieure et de la barre inférieure doivent être soudées au châssis-cadre.

2.5.1.2 - Circuits longs

Hauteur par rapport au sol: 150 mm minimum. A monter parallèlement au-dessus de l'élément avant du châssis. Le pare-chocs doit consister en un ou plusieurs tubes d'un diamètre minimum de 15 mm soudés entre eux. Il doit

Any infringement found during a random check during or at the end of an event shall result in the Driver and/or Entrant being excluded from that particular Heat, Qualifying Practice or Race.

2.4.3 - Ballast

It is authorised to adjust the weight of the kart with one or several ballasts subject to their being solid blocks, fixed to the chassis or to the seat by means of tools with at least two bolts of a minimum diameter of 6 mm.

In Superkart, the ballast cannot be attached to the seat but only to the main tubes of the chassis-frame or to the floor tray with at least two bolts of a minimum diameter of 6 mm.

2.5) BUMPERS

They are compulsory front, rear and side protections. These bumpers must be made of magnetic steel.

For all categories except in Superkart, they must be homologated with the bodyworks (technical drawing No. 2a appended).

2.5.1 - Front bumper

2.5.1.1 - Short circuits

- * The front bumper must consist in at least 2 steel elements.
- * A steel upper bar with a minimum diameter of 16 mm and a steel lower bar with a minimum diameter of 20 mm, both bars being connected together.
- * These 2 elements must be independent from the attachment of the pedals.
- * The front bumper must permit the attachment of the mandatory front fairing.
- * It must be attached to the chassis-frame by 4 points.
- * Front overhang: 350 mm minimum.
- * Width of the lower bar: straight and 300 mm minimum in relation to the longitudinal axis of the kart.
- * The attachments of the lower bar must be parallel (in both horizontal and vertical planes) to the axis of the chassis and permit a fitting (system of attachment to the chassis-frame) of 50 mm of the bumpers; they must be 450 mm apart and centred in relation to the longitudinal axis of the kart at a height of 90 +/- 20 mm from the ground.
- * Width of the upper bar: straight and 400 mm minimum in relation to the longitudinal axis of the kart.
- * Height of the upper bar: 200 mm minimum and 250 mm maximum from the ground.
- * The attachments of the upper bar must be 550 mm apart and centred in relation to the longitudinal axis of the kart.
- * The attachments of the upper bar and the lower bar must be welded to the chassis-frame.

2.5.1.2 - Long circuits

Height from ground: 150 mm minimum. To be mounted in parallel above the chassis front member. The bumper must consist in one or several tubes of minimum 15 mm diameter welded together. It must allow the attachment of



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **01/01/2009**
Publié le : **25/11/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **01/01/2009**
Published on: **25/11/2008**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

* 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 2.5.2), 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 le plan extérieur des roues arrière.

2.5.4 - Pare-chocs latéraux

* Ils doivent être composés d'une barre supérieure et d'une barre inférieure.
* Ils doivent permettre la fixation de la carrosserie latérale obligatoire.
* Ils doivent avoir un diamètre de 20 mm.
* Ils doivent être fixés au châssis-cadre par 2 points.
* Ces 2 fixations doivent être parallèles au sol et perpendiculaires à l'axe du châssis; elles doivent permettre un emboîtement (système de fixation au châssis-cadre) de 50 mm minimum des pare-chocs et être distantes de 500 mm.
* Longueur rectiligne minimum des barres:
400 mm pour la barre inférieure
300 mm pour la barre supérieure.
* Hauteur de la barre supérieure: 160 mm minimum par rapport au sol.
* Leur largeur extérieure doit être par rapport à l'axe longitudinal du kart de:
500 +/- 20 mm pour la barre inférieure
500 +100/-20 mm pour la barre supérieure.

Ces pare-chocs latéraux ne sont pas obligatoires en Superkart, sauf en cas d'utilisation d'un réservoir latéral (voir Article 2.20).

2.6) PLANCHER

Il doit y avoir un plancher en matériau rigide, uniquement depuis la traverse centrale du châssis-cadre jusqu'à l'avant du châssis-cadre.

Il doit être bordé latéralement par un tube ou un rebord empêchant les pieds du Pilote de glisser de la plate-forme. S'il est ajouré, les trous ne doivent pas avoir un diamètre supérieur à 10 mm et ils doivent être distants d'au minimum quatre fois leur diamètre.

Un trou d'un diamètre maximum de 35 mm est en outre autorisé, uniquement pour accéder à la colonne de direction.

2.7) CARROSSERIE

2.7.1 - Carrosserie pour toutes les catégories sur circuits courts

2.7.1.1 - Définition

La carrosserie est constituée de toutes les parties du kart léchées par les filets d'air, à l'exception des pièces mécaniques telles que définies à l'Article 2.3, du réservoir

* 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 2.5.2), and it must be possible to install it on all homologated chassis (respecting the homologated F dimensions which vary from 620 to 700 mm).
* If a full rear fairing complying with the physical dimensions of the rear bumper is used, mounting the anti-interlocking bar and the upper bar is optional.

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

2.5.4 - Side bumpers

* They must be composed of an upper bar and of a lower bar.
* They must allow the attachment of the mandatory side bodywork.
* They must have a diameter of 20 mm.
* They must be attached to the chassis-frame by 2 points.
* These 2 attachments must be parallel to the ground and perpendicular to the axis of the chassis; they must allow a fitting (system of attachment to the chassis-frame) of the bumpers of 50 mm minimum, and they must be 500 mm apart.
* Minimum straight length of the bars:
400 mm for the lower bar
300 mm for the upper bar.
* Height of the upper bar: minimum 160 mm from the ground.
* Their external width must be in relation to the longitudinal axis of the kart:
500 +/- 20 mm for the lower bar
500 +100/-20 mm for the upper bar.

These side bumpers are not mandatory in Superkart, except if a side fuel tank (see Article 2.20).

2.6) FLOOR TRAY

There must be a floor tray made of rigid material that stretches only from the central strut of the chassis frame to the front of the chassis frame.

It must be laterally edged by a tube or a rim preventing the Driver's feet from sliding off the platform. If it is perforated, the holes must not have a diameter of more than 10 mm and they must be apart by four times their diameter as a minimum.

In addition, one hole with a maximum diameter of 35 mm is allowed for the sole purpose of steering column access.

2.7) BODYWORK

2.7.1 - Bodywork for all categories on short circuits

2.7.1.1 - Definition

The bodywork is made up of all parts of the kart that are in contact with air, other than mechanical parts as defined under Article 2.3, the fuel tank and number plates.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **01/01/2009**
Publié le : **25/11/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **01/01/2009**
Published on: **25/11/2008**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

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 dans toutes les catégories, sauf en Superkart, si le disque de frein dépasse en-dessous **ou est au même niveau que** les tubes principaux du châssis-cadre **les plus proches du sol**. Cette protection doit être placée latéralement par rapport au disque dans le sens longitudinal du châssis ou sous le disque.

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 (dessin technique n°8 en annexe).

Toute commande souple par câble ou par chaîne est interdite.

Tous les éléments de la direction doivent comporter un système de fixation offrant une sécurité maximale (écrous goupillés, matés ou autobloquants).

La colonne de direction doit avoir un diamètre minimum de 18 mm et une épaisseur de paroi minimum de 1,8 mm.

Elle doit être montée avec un système de clips de sécurité pour l'écrou de retenue du palier inférieur.

En Superkart et ICE, les fusées de roues ne doivent pas être chromées ou galvanisées.

2.13) SIÈGE

Le siège du Pilote doit être conçu de telle manière que le Pilote soit efficacement calé, afin d'éviter tout glissement vers l'avant ou sur les côtés dans les virages et lors du freinage.

Les sièges pour les Superkarts doivent incorporer un appui-tête. Dans toutes les autres catégories, les plaques de renfort des supports de sièges sont obligatoires pour la partie supérieure du siège entre les supports de siège et le siège lui-même. Ces renforts doivent avoir une épaisseur minimum de 1,5 mm, une superficie minimum de 13 cm² ou un diamètre minimum de 40 mm. Tous les supports doivent être boulonnés ou soudés à chaque extrémité et, si ces supports ne sont pas utilisés, ils doivent être démontés du cadre et du siège.

between the pedal and the pump(s)] must be doubled (if a cable is used, it must have a minimum Ø 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 **or is level with** the main **chassis-frame tubes of the chassis-frame nearest to the ground**. This protection must be placed laterally in relation to the disc in the longitudinal axis of the chassis or under the disc.

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 (technical drawing No. 8 appended).

Flexible steering controls by cable or chain are forbidden.

All parts of the steering must have a method of attachment offering maximum safety (split pins, self-locking nuts or burred bolts).

The steering column must have a minimum diameter of 18 mm and a minimum wall thickness of 1.8 mm.

It must be mounted with a safety clip system for the lower bearing restraint nut.

In Superkart and ICE, stub axles must not be chrome-plated or galvanised.

2.13) SEAT

The Driver's seat must be so designed that it is located to prevent the Driver from moving towards the sides or front when cornering or braking.

Seats for Superkarts must incorporate a head-rest. In all other categories, the seat support reinforcement plates are mandatory for the upper part of the seat. Reinforcement must have a minimum thickness of 1.5 mm, a minimum surface of 13 sq cm or a minimum diameter of 40 mm.

All supports must be bolted or welded at each end and if these supports are not used they must be removed from the frame and from the seat.



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **01/01/2009**
Publié le : **25/11/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **01/01/2009**
Published on: **25/11/2008**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

2.20) RÉSERVOIR DE CARBURANT

Il doit être fixé solidement au châssis et conçu de telle sorte que, soit par lui-même, soit par des tubulures de raccordement (lesquelles doivent être en matière souple), il ne présente aucun risque de fuite en cours d'épreuve. Une fixation rapide au châssis est fortement recommandée. Le réservoir ne doit en aucune façon constituer un appendice aérodynamique. Il ne doit alimenter le moteur qu'à la pression atmosphérique normale (cela signifie que, hormis la pompe à essence se trouvant entre le réservoir et le carburateur, tout principe ou système, mécanique ou non, pouvant agir sur la pression interne du réservoir est interdit).

Il doit obligatoirement être situé entre les tubes principaux du châssis-cadre, à l'avant du siège et à l'arrière de l'axe de rotation des roues avant.

Sa contenance doit obligatoirement être de 8 litres minimum (sauf en Superkart).

En Superkart, la capacité totale des réservoirs doit être de 19 litres maximum. Le diamètre de la sortie ne doit pas être supérieur à 5 mm. Pour les réservoirs latéraux, un pare-chocs latéral d'au moins 15 mm de diamètre extérieur, situé à une hauteur de 180 +/- 30 mm, sur une longueur minimum de 300 mm, est obligatoire.

2.21) CARBURANT – COMBURANT

2.21.1 – Carburant

Les exigences précisées dans la présente réglementation ont pour but d'assurer l'utilisation de carburants principalement composés d'éléments que l'on trouve normalement dans des carburants commerciaux et d'interdire l'utilisation de composés chimiques spécifiques pouvant augmenter la puissance.

2.21.1.1 – Le carburant doit répondre aux spécifications de l'Annexe n°4. La marge d'erreur dans chaque méthode de contrôle est comprise entre les valeurs minimum/maximum spécifiées dans l'Annexe n°4 et ne sera pas ajoutée après analyse.

Le total des hydrocarbures individuels présents à des concentrations de moins de 5% m/m doit représenter au moins 30% m/m du carburant. La méthode de contrôle s'effectuera par chromatographie gazeuse.

La conformité aux règles de composition est calculée sur la base suivante: $A = 100 - B - C$.

- A est la concentration totale (en % m/m) en hydrocarbures individuels présents à des concentrations inférieures à 5% m/m,
- B est la concentration totale (en % m/m) en composés oxygénés présents dans le carburant,
- C est la concentration totale (en % m/m) en hydrocarbures individuels présents à des concentrations supérieures à 5% m/m.

* Les seuls composés oxygénés autorisés sont:
Methanol (MeOH)
Ethanol (EtOH)
Isopropanol (IPA)
Isobutanol (IBA)
Methyl Tertio Butyl Ether (MTBE)
Ethyl Tertio Butyl Ether (ETBE)

2.20) FUEL TANK

It must be securely fixed to the chassis and be designed in such a way that neither it nor the fuel pipes (which must be flexible) present any danger of leakage during the competition. A quick attachment to the chassis is strongly recommended. The tank shall in no way be shaped to act as an aerodynamic device. The tank must supply the engine only under normal atmospheric pressure (this means that, apart from the fuel pump located between the fuel tank and the carburettor, any principle or system, mechanical or not, which may have an influence on the internal pressure of the fuel tank is forbidden).

It is mandatory to place it between the main tubes of the chassis-frame, ahead of the seat and behind the rotation axis of the front wheels.

Its capacity must be 8 litres minimum (except in Superkart).

In Superkart, the total fuel tank capacity must be 19 litres maximum. The exit aperture must not be more than 5 mm. For side tanks, a side bumper with a minimum outer diameter of 15 mm is mandatory; it must be situated at a height of 180 +/- 30 mm, on a minimum length of 300 mm.

2.21) FUEL – COMBUSTIVE

2.21.1 – Fuel

The requirements specified in these regulations are intended to ensure the use of fuels predominantly composed of compounds normally found in commercial fuel, and to prohibit the use of specific power-boosting chemical compounds.

2.21.1.1 – The fuel must comply with the characteristics of Appendix No. 4. In each control method the measurement error is included in the minimum/maximum values specified in Appendix No. 4 and will not be added after the test.

The total of individual hydrocarbon components present at concentrations of less than 5% m/m must be at least 30% m/m of the fuel. The test method will be gas chromatography.

Compliance with the rules governing the composition is calculated on the following basis: $A = 100 - B - C$.

- A is the total concentration (in m/m %) of individual hydrocarbons present in concentrations of less than 5% m/m,
- B is the total concentration (in m/m %) of oxygenates present in the fuel,
- C is the total concentration (in m/m %) of individual hydrocarbons present at concentrations of more than 5% m/m.

* The only oxygenates permitted are:
Methanol (MeOH)
Ethanol (EtOH)
Iso-propyl alcohol (IPA)
Iso-butyl alcohol (IBA)
Methyl Tertiary Butyl Ether (MTBE)
Ethyl Tertiary Butyl Ether (ETBE)



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **01/01/2009**
Publié le : **25/11/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **01/01/2009**
Published on: **25/11/2008**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

- Moteurs KF (piston, embiellage, boîte à clapets, arbre d'équilibrage):
Cotes: <25 mm 25-60 mm 60-100 mm >100 mm
Tolérance: +/- 0,5 mm +/- 0,8 mm +/- 1 mm +/- 1,5 mm

- Autres pièces:
Cotes: <25 mm 25-60 mm >60 mm
Pièces usinées: +/- 0,5 mm +/- 0,8 mm +/- 1,5 mm
Pièces brutes ou soudées: +/- 1,0 mm +/- 1,5 mm +/- 3,0 mm.

Toutes les mesures sont effectuées dans le système métrique: cm, mm, kg, ° (degré), etc.

2.25.3.1 – Valeurs sans tolérance, à tout moment et quelles que soient les conditions:

- Cylindrée.
- Diamètre du venturi du carburateur.
- Limite de bruit.
- Mesure du poids.
- Volume de chambre de combustion.
- «Squish».
- Toute valeur minimum et maximum.

2.25.3.2 – Méthode de mesure des angles d'ouverture des lumières d'admission et d'échappement
Afin de fiabiliser la mesure, **une corde à piano de diamètre 0.2 mm** cale de 0,20 mm d'épaisseur et 10 mm de largeur, taillée en pointe à son extrémité, sera utilisée pour matérialiser le début et la fin de la mesure. Cette **corde à piano** sera pincée à l'axe cordal de chaque lumière,
- entre l'arête de la partie supérieure du segment ou du piston et son intersection avec l'arête de la lumière (pour la lumière d'échappement),
- entre l'arête inférieure de toute partie de la jupe du piston définissant le début théorique du cycle d'admission et son intersection avec l'arête de la périphérie du cylindre (pour la lumière d'admission).

Sera considérée comme début et fin de mesure de l'angle la position par laquelle le pincement **de la corde à piano de diamètre 0.2 mm** la cale de 0,20 mm permettra la mesure du plus grand angle possible.

Cette **corde à piano** pourra être mise en place par l'intérieur du cylindre ou par le conduit de la lumière à contrôler. En aucun cas, la **corde à piano** n'aura l'obligation d'être mise dans une position horizontale ou verticale.

La lecture sera faite par disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou avec un appareil de mesure à affichage digital commandé par codeur.

Dans le cas de mesure non conforme, établie sur des moteurs homologués avant 2008, une mesure supplémentaire de cette même lumière pourra être effectuée avec la cale de 0,20 mm d'épaisseur et 10 mm de largeur, taillée en pointe à son extrémité. La cale sera taillée en pointe pour permettre de mesurer uniquement les lumières de sections de moins de 10 mm.

2.25.3.3 – Carrosserie en plastique
Tolérance de +/- 5% sur les dimensions homologuées.

- KF engines (piston, crankshaft & conrod, reed box, balance shaft):
Dimensions: <25 mm 25-60 mm 60-100 mm >100 mm
Tolerance: +/- 0.5 mm +/- 0.8 mm +/- 1 mm +/- 1.5 mm

- Other parts:
Dimensions: < 25 mm 25 - 60 mm > 60 mm
Machined parts: +/-0.5 mm +/-0.8 mm +/-1.5 mm
Raw or welded parts: +/-1.0 mm +/-1.5 mm +/-3.0 mm

All the measurements are taken using the metric system: cm, mm, kg, ° (degree), etc.

2.25.3.1 – Without tolerance (at all times and whatever the conditions may be):

- Cubic capacities.
- Diameter of the carburettor venturi.
- Noise limit.
- Weight measurement.
- Combustion chamber volume.
- «Squish».
- Any minimum and maximum value.

2.25.3.2 – Method for measuring the opening angles of the inlet and exhaust ports

In order to make the measurement more accurate, a **piano chord with a diameter of 0.2 mm** 0.20 mm thick and 10 mm wide wedge sharpened to a point at one end will be used to establish the start and finish of the measurement. This **piano chord** will be gripped at the chord axis of each port
- between the edge of the upper part of the piston ring or of the piston and its intersection with the edge of the port (for the exhaust port),
- between the lower edge of any part of the piston skirt defining the theoretical beginning of the inlet cycle and its intersection with the edge of the cylinder periphery (for the inlet port).

The position by which the gripping of the **piano chord with a diameter of 0.2 mm** 0.20 mm wedge will permit the measurement of the largest possible angle will be considered as the beginning and the end of the measurement of the angle.

This **piano chord** may be set in position through the inside of the cylinder or through the duct of the port to be checked. It will not be mandatory on any account for the **piano chord** to be placed in a horizontal or vertical position.

The reading will be carried out using a graduated disc with a minimum diameter of 200 mm or a digital display measuring device operated by a coder.

If the measurement, taken on engines homologated before 2008, does not comply with the rules an additional measurement of the same port may be carried out with the 0.20 mm thick and 10 mm wide wedge sharpened to a point at one end.

The wedge will be sharpened to a point in order to be able to measure only ports with sections of less than 10 mm.

2.25.3.3 – Plastic bodywork
Tolerance of +/- 5% on the homologated dimensions.



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 : **Immédiate**
Publié le : **25/11/2008**

Implementation: **immediate**
Published on: **25/11/2008**

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 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 et «Power Valves» mécaniques, sans électronique. Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

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

d) Nouveaux moteurs spécifiques agréés par la CIK-FIA (selon un cahier des charges fourni par le Constructeur et un quota de production de 10 moteurs complets et identiques). Carburateurs et «Power Valves» mécaniques, sans électronique. Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. **Pour les moteurs comprenant deux cylindres déphasés, il est possible de monter deux allumages indépendants avec deux capteurs.** 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 ou KZ 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

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

9.1 - Division 1

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

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

* Types of engines allowed:

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

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

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

d) Specific new engines approved by the CIK-FIA (according to list of requirements supplied by the Manufacturer and a production quota of 10 full and identical engines). Mechanical carburettors and «Power-Valves», both without electronics. Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energysource of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal.

For engines with two dephased cylinders, it is allowed to mount two independent ignitions with two sensors.

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 or KZ. Homologated gearbox (check of the ratios using a graduated disc, according to the method described under Article 12 of the Technical Regulations).



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **01/01/2009**
Publié le : **25/11/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **01/01/2009**
Published on: **25/11/2008**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

Article 19 Règlement Spécifique KF3

Moteur homologué en KF4, avec les modifications suivantes:

- * Power-valve interdite: remplacée par l'obturateur fixe, homologué, ou logement dans le cylindre non usiné.
- * Angle d'échappement limité à 170° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon méthode décrite à l'Article 2.25.3.2 du Règlement Technique.
- * Régime de rotation limité à maximum 14 000 tr/min.
- * Volume de chambre de combustion minimum de 12 cm³, mesuré selon méthode décrite dans l'annexe n°1b du Règlement Technique.
- * Echappement monotype spécifique (dimensions et volume selon dessin technique n°12 en annexe). Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA, un fournisseur unique d'échappements sera désigné suite à un appel d'offres.
- * Carburateur de diamètre 20 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué, 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.
- * **Le refroidissement est limité à un seul radiateur libre, avec un seul circuit, sans aucune autre combinaison ; un circuit interne supplémentaire servant au fonctionnement normal des thermostats est autorisé.**
- * 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 maxi-

Article 19 Specific Regulations for KF3

Engine homologated in KF4, with the following modifications:

- * Power-valve not permitted: replaced by the homologated fixed blanking cover, or housing in the cylinder not machined.
- * Exhaust angle limited to 170° maximum on the exhaust ports, measured at the level of the liner in accordance with the method described in Article 2.25.3.2 of the Technical Regulations.
- * Engine speed limited to maximum 14,000 rpm.
- * Combustion chamber minimum volume of 12 cc, measured in accordance with the method described in appendix No. 1b to the Technical Regulations.
- * Specific monotype exhaust (dimensions and volume according to technical drawing No. 12 appended). 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.
- * **The cooling is limited to one single free radiator with one single circuit, excluding any other combination; an additional inner circuit for the normal functioning of the thermostats is allowed.**
- * 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



RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

maximum 15 000 tr/min.

- * Pneus: 5" homologués de type soft, médium ou dur.
- * Poids total minimum: 158 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 de déplacement de la guillotine.
- * Diagrammes d'admission et d'échappement libres.

maximum 15,000 rpm.

- * Tyres: 5" homologated soft, medium or hard type.
- * Total minimum weight: 158 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 measurement sensor.
- * Free inlet and exhaust diagrams.



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

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

nouveau text

new text

Application : **Immédiate**
Publié le : **25/11/2008**

Implementation: **immediate**
Published on: **25/11/2008**

ANNEXES AU RÈGLEMENT TECHNIQUE
APPENDICES TO THE TECHNICAL REGULATIONS

Annexe N°5

Appendix No. 5

Mesure du volume de la culasse selon la procédure suivante :

1. ôter la culasse du moteur (la bougie restant en place),
2. insérer un disque d'acier d'une épaisseur d'1 mm et du même diamètre que le plan supérieur de la chemise dans le carter du cylindre, directement sur le plan de joint supérieur de la chemise,
3. installer de nouveau la culasse sur le disque (avec tous les éventuels joints en cuivre),
4. fixer la culasse en serrant les écrous au couple utilisé pour l'installation normale,
5. vérifier le volume (toujours avec l'insert CIK-FIA).

Cylinder head volume measurement according to the following procedure:

1. *disassemble the cylinder head from the engine (spark plug still in place),*
2. *insert a 1 mm thick steel disc with the same diameter as the gasket top plane of the liner in the head housing, directly on the gasket top plane of the liner,*
3. *install again the cylinder head on the disc (with all the possible copper gaskets),*
4. *fix the head, tightening the nuts at the torque used for normal installation,*
5. *check the volume (always with the CIK-FIA insert).*