



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

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

Application : **01/01/2011**
(et immédiate dans le cas du Championnat du Monde «M18»
de Karting de la CIK-FIA)
Publié le **11/03/2010**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

Implementation: **01/01/2011**
(and immediate in the case of the CIK-FIA «U18» World
Karting Championship)
Published on **11/03/2010**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

2.3) CHÂSSIS

2.3.1 – Description des pièces d'équipement

Il est composé des:

- a) châssis-cadre
- b) pièces principales du châssis
- c) pièces auxiliaires du châssis: afin de rendre le kart plus solide, des tubes et des profils (pièces auxiliaires) spéciaux peuvent être montés. Cependant, ils ne doivent pas représenter un risque pour la sécurité du Pilote et des autres Concurrents.

2.3.2 – Modifications et identification

Toute modification du châssis homologué est autorisée, à l'exception des:

- indications portées sur la Fiche d'Homologation,
- indications mentionnées dans le Règlement Technique.

2.3.3 – Châssis-cadre

2.3.3.1 – Fonction

- Il constitue surtout l'élément porteur principal du véhicule.
- Il sert de connexion rigide des parties principales correspondantes du châssis et à l'incorporation des pièces auxiliaires.
- Il donne au kart la résistance nécessaire aux charges éventuelles survenant lorsqu'il est en marche.

2.3.3.2 – Description

Le châssis-cadre est la partie centrale et portante de tout le kart. Il doit être suffisamment résistant pour pouvoir absorber les charges produites lorsque le véhicule est en marche.

2.3.3.3 – Exigences

- Construction tubulaire de section cylindrique en acier «aimanté» (**voir 2.3.3.4**). Structure monolithique avec pièces soudées non-démontables.
- Sans connexions (mobile dans 1, 2 ou 3 axes).
- La flexibilité du châssis-cadre correspond aux limites d'élasticité de la construction tubulaire.

2.3.3.4 – Matériel

Acier de construction ou acier de construction allié, **répondant aux classifications ISO 4948 et aux désignations ISO 4949.**

Les aciers alliés dont la teneur en masse d'au moins un élément d'alliage est $\geq 5\%$ sont interdits.

L'acier magnétique utilisé doit pouvoir passer avec succès le test de «force de contact» suivant: un aimant possédant un champ magnétique axial de (x) Tesla +/- 2% et de masse (x) gr, auquel une masse (soumise à la pesanteur) de (x) gr est fixée, doit rester collé en tout point à la surface des tubes du châssis-cadre. Préalablement à ce test, les surfaces de contact auront été débarrassées de tout traitement de finition à l'aide d'un abrasif.

En toutes circonstances, à discrétion des Commissaires techniques ou de l'Autorité Sportive ou encore sur réclamation, une analyse chimique (par fluorescence) pourra être réalisée et prévaut sur le résultat du test de «force de contact».

2.3) CHASSIS

2.3.1 – Description of the equipment parts

It is composed of:

- a) chassis frame
- b) chassis main parts
- c) chassis auxiliary parts: in order to make the kart more solid, special tubes and profiles (auxiliary parts) may be mounted. However, they must not present a risk for the safety of the Driver and of the other Competitors.

2.3.2 – Modifications and identification

Any modification to the homologated chassis is authorised except regarding the:

- indications on the Homologation Form,
- indications mentioned in the Technical Regulations.

2.3.3 – Chassis frame

2.3.3.1 – Function

- It constitutes above all the main supporting element of the vehicle.
- It serves as the rigid connection of the corresponding main parts of the chassis and for the incorporation of the auxiliary parts.
- It gives the kart the necessary solidity for possible forces occurring when it is in motion.

2.3.3.2 – Description

The chassis frame is the central and supporting part of the whole kart. It must be sufficiently resistant to be able to absorb the charges produced when the kart is in motion.

2.3.3.3 – Requirements

- "Magnetised" steel (**see 2.3.3.4**) tubular construction with a cylindrical section. One piece with welded parts that cannot be dismantled.
- Without connections (mobile in 1, 2 or 3 axes).
- The flexibility of the chassis frame corresponds to the elasticity limits of the tubular construction.

2.3.3.4 – Material

Magnetic-~~s~~ structural steel or structural steel alloy **meeting the ISO 4948 classifications and the ISO 4949 designations.**

Alloy steels having at least one alloy element the mass content of which is $\geq 5\%$ are forbidden.

The magnetic steel used must be able to pass the following «contact force» test: a magnet with an axial magnetic field of (x) Tesla +/- 2% and a mass of (x) gr, on which a mass (subjected to gravity) of (x) gr is fixed, must remain stuck in every respect to the surface of the chassis-frame tubes. Prior to this test, the contact surfaces shall have been cleared of any finishing treatment with an abrasive.

Under all circumstances, on decision of the Scrutineers or of the Sporting Authority, or further to a protest, a chemical analysis (by fluorescence) may be carried out and will prevail over the result of the "contact force" test.



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

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

Application : **Immédiate**
Publié le **11/03/2010**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

Implementation: **Immediate**
Published on **11/03/2010**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

- Volume de chambre de combustion.
- 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 **cale de corde à piano** de diamètre 0,20 mm **d'épaisseur et de 5 mm de largeur (selon dessin technique n° 18)** sera utilisée pour matérialiser le début et la fin de la mesure.

Cette **cale** 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 d'admission ou 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 **cale** corde à piano de diamètre 0.2 mm permettra la mesure du plus grand angle possible.

Cette **cale** corde à piano pourra être mise en place par l'intérieur du cylindre ou par le conduit de la lumière d'échappement à contrôler. En aucun cas, la **cale** 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.

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

2.25.3.4 – Modifications
Voir Prescriptions Générales pour le Groupe 1 (Article 4), le Groupe 2 (Article 5) et les moteurs KF4, KF3, KF2, KF1 et Super KF (Articles 18 à 22).

- Combustion chamber volume.
- 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 0.20 mm **thick and 5 mm wide wedge (according to technical drawing No. 18)** piano chord with a diameter of 0.2 mm will be used to establish the start and finish of the measurement.

This **wedge** 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 inlet or 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 **wedge** piano chord with a diameter of 0.2 mm 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 **wedge** piano chord may be set in position through the inside of the cylinder or through the duct of the exhaust port to be checked. It will not be mandatory on any account for the **wedge** 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.~~

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

2.25.3.4 – Modifications
See General Prescriptions for Group 1 (Article 4), Group 2 (Article 5) and the engines KF4, KF3, KF2, KF1 and Super KF (Articles 18 to 22).

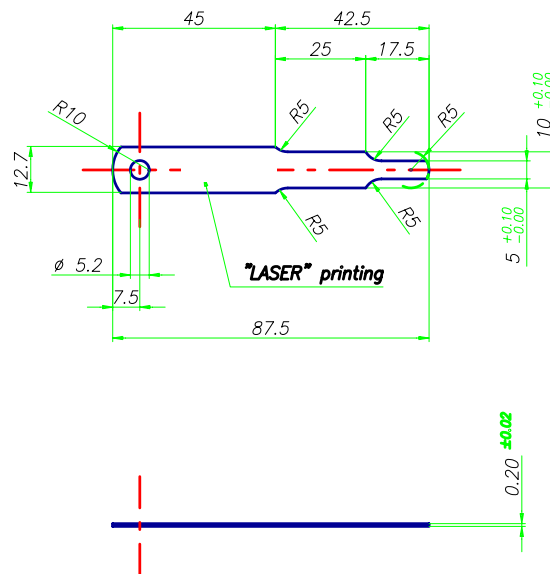
DESSINS TECHNIQUES
TECHNICAL DRAWINGS

DESSIN TECHNIQUE N° 18

TECHNICAL DRAWING No. 18

Cale de mesure des angles d'ouverture

Opening angles wedge



Acier / Steel: SANDVIK 7C27Mo2



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

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

Application : **Immédiate**
Publié le **11/03/2010**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

Implementation: **Immediate**
Published on **11/03/2010**

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):

Pour les Pilotes de moins de 15 ans :

- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 et Snell-FIA CMR2007),

Pour les Pilotes de plus de 15 ans:

- 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 CMH (Snell-FIA CMS2007 et Snell-FIA CMR2007).

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.~~
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):

For Drivers under 15 years old:

- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 and Snell-FIA CMR2007),

For Drivers over 15 years old:

- 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 CMH (Snell-FIA CMS2007 and Snell-FIA CMR2007).

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.~~

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.



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

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

Application : **Immédiate**
Publié le **11/03/2010**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

Implementation: **Immediate**
Published on **11/03/2010**

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. Limitation des rapports de boîte de vitesses selon l'Annexe n°6.

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

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 (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. Limitation of gearbox ratios according to Appendix No. 6.

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 (energy source 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

RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

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 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. Volume de chambre de combustion: libre. Carburateur: libre, mais mécanique, sans électronique. Echappement et marque de l'échappement: libres. Angle d'ouverture total d'échappement: libre.

f) tout moteur de Division 2, selon Règlement Spécifique de la Division 2.

- * Boîte de vitesses: au moins 3 rapports, selon catalogue ou Fiche d'Homologation du Constructeur.
- * Pneus: 6" homologués.
- * Poids minimum:
 - moteur unique monocylindre: **208 205** kg avec carrosserie; poids minimum du kart lui-même: **95 98** kg sans carrosserie et sans carburant;
 - autres moteurs: **218 215** kg avec carrosserie; poids minimum du kart lui-même: **110 113** kg sans carrosserie et sans carburant.

9.2 - Division 2

* Moteur monocylindre refroidi par écoulement d'air ou par eau, d'un seul circuit uniquement, agréé par la CIK-FIA.

- * Cylindrée maximum: 250 cm³.
- * Types de moteurs autorisés:
 - Tout moteur mono cylindre moto de grande série, agréé par la CIK-FIA (selon un catalogue complet fourni par le Constructeur).
 - * Allumage: le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que: une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top-vilebrequin pour fixer le signal d'allumage. L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.
 - * Carburateur venturi sans électronique.
 - * Les «Power Valves» sont autorisées sur les moteurs qui en sont pourvus lors de l'Agrément, sous réserve qu'elles soient fixes et bloquées dans une seule position.
 - * Profil de boîte à clapets: libre.
 - * Boîte de vitesses: au moins 3 rapports et 6 maximum, selon catalogue du Constructeur.
 - * Poids minimum: **208 205** kg avec carrosserie; poids minimum du kart lui-même: **95 98** kg sans carrosserie et sans carburant.
 - * Pneus: 6" homologués.

Article 10
Règlement Spécifique Intercontinental A

Supprimé

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 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. Combustion chamber volume: free. Carburettor: free but mechanical without electronics. Exhaust and make of the exhaust: free. Total exhaust opening angle: free.

f) any Division 2 engine, according to the Specific Regulations of Division 2.

- * Gearbox: with at least 3 ratios, according to the Manufacturer's catalogue or the Homologation Form.
- * Tyres: 6" homologated.
- * Minimum weight:
 - one single cylinder engine: **208 205** kg including the bodywork; minimum weight of the kart itself: **95 98** kg without the bodywork and without fuel;
 - other engines: **218 215** kg including the bodywork; minimum weight of the kart itself: **110 113** kg without the bodywork and without fuel.

9.2 - Division 2

- * Air cooled by natural air flow or water cooled single-cylinder engine, one single circuit, approved at the CIK-FIA.
- * Maximum cylinder cubic capacity: 250 cc.
- * Types of engines allowed:
 - Any series production single cylinder motorbike engine approved by the CIK-FIA (according to full catalogue supplied by the Manufacturer).
 - * Ignition: the electronic unit box and the coil must receive only: one feeding (energy source of the rotor/stator or of a battery) and one crankshaft pick-up signal in order to set the ignition signal. The advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.
 - * Carburettor venturi without electronics.
 - * «Power Valves» on engines equipped with them when they are approved are permitted, subject to their being used locked and blocked in a single position.
 - * Reed-valve box profile: free.
 - * Gearbox: minimum 3 ratios and maximum 6 ratios, according to the Manufacturer's catalogue.
 - * Minimum weight: **208 205** kg including the bodywork; minimum weight of the kart itself; **95 98** kg without the bodywork and without fuel.
 - * Tyres: 6" homologated.

Article 10
Specific Regulations for Intercontinental A

Deleted