

## DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = texte barré

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**  
Publié le **20/03/2012**

## DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**  
Published on **20/03/2012**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

#### 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 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'emplacement de la bougie par un heli-coil.

#### 2.16.4 – Refroidissement par eau

Seule l'eau (H<sub>2</sub>O) est autorisée pour le refroidissement par liquide. Pour toutes les catégories utilisant le refroidissement à eau, les radiateurs doivent se trouver au-dessus du châssis-cadre, à une hauteur maximum de 50 cm par rapport au sol, à une distance maximum de 55 cm en avant de l'axe des roues arrière (ou en arrière de l'axe des roues avant pour les catégories Superkart et ICE) et ne pas interférer avec le siège. En Superkart, tout radiateur placé à l'arrière ne pourra se trouver à moins de 150 mm des extrémités latérales du kart. Toute la tuyauterie doit être d'un matériau conçu de façon à résister à la chaleur (150°C) et à la pression (10 Bar). Pour la régulation de la température, il est uniquement permis de placer à l'avant ou à l'arrière du radiateur un système de masques (à l'exception de bandes adhésives). Le dispositif peut être mobile (réglable), mais il doit être non-amovible quand le kart est en marche et ne doit pas présenter d'éléments dangereux. Les systèmes de by-pass (type thermostat) mécaniques, y compris les canalisations de by-pass, sont autorisés.

#### 2.16.5 – Pompe à eau

Pour les deux 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 et conduit d'admission

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 car

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

Cylinder head: it is allowed to replace the spark plug thread by a heli-coil.

#### 2.16.4 – Water cooling

Only water (H<sub>2</sub>O) is authorised for liquid cooling.

For all categories using water cooling, radiators must be placed above the chassis frame, at a maximum height of 50 cm from the ground, at a maximum distance of 55 cm ahead of the rear wheels axle (or behind the front wheels axis for the Superkart and ICE categories), and they must not interfere with the seat. In Superkart, any radiator placed at the rear must not be located less than 150 mm from the lateral extremities of the kart. All the tubing must be of a material designed to withstand the heat (150°C) and pressure (10 Bar). To control the temperature, it is only allowed to place at the front or at the rear of the radiator a system of masks (excluding adhesive tapes). This device may be mobile (adjustable), but it must not be detachable when the kart is in motion, and it must not comprise dangerous elements. Mechanical by-pass (thermostat type) systems, including by-pass lines, are allowed.

#### 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 – Carburetors and inlet duct

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



## DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = texte barré

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2013**

Publié le **20/03/2012**

## DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **01/01/2013**

Published on **20/03/2012**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

adaptateur, entretoise et/ou joints.

Aucune pièce supplémentaire n'est autorisée.

L'adaptateur (entretoise) doit avoir une section transversale cylindro-conique, être fixé mécaniquement au moyen d'outils et ne pas présenter de branchements qui s'emboîtent ni de pièces qui se chevauchent.

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

Carbureteurs des catégories KZ2 et KZ1 pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA en 2010/2011/2012: dessin technique n° 7 en annexe.  
Carbureteurs des catégories KF3, KF2 et KF1: voir Articles 19 à 21.

#### 2.16.7 – Allumage

Dans toutes les catégories sauf en Superkart, le système d'allumage utilisé doit être homologué par la CIK-FIA.

Pour les catégories KZ1 et KZ2, le système d'allumage utilisé doit être de type analogique et tout système d'allumage variable (système d'avancement et de retardement progressif) est interdit.

Pour les catégories KF4, KF3, KF2 et KF1, l'allumage doit être digital avec limiteur de régime intégré.

**Les allumages homologués à partir du 1er janvier 2013 doivent obligatoirement utiliser le connecteur spécifique entre la partie moteur et la partie châssis (Dessin Technique N° 19).**

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

Tout système électronique permettant un auto-contrôle des paramètres de fonctionnement du moteur alors que le kart est en mouvement est interdit.

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).

Il est autorisé d'utiliser un ou deux boutons-poussoirs de Démarrage/Arrêt à la place de l'unité de clef de contact, à condition que les connecteurs soient les mêmes pour que les câblages puissent toujours être substitués à tout moment.

#### 2.16.8 - Bougie

Pour toutes les catégories sauf en Superkart, la bougie d'allumage doit être de grande production et rester strictement d'origine. Le culot de la bougie et l'isolant de l'électrode (électrodes non comprises) serrée sur la culasse ne doivent pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion (voir Annexe n°7).

#### 2.17) SILENCIEUX D'ASPIRATION

Dans toutes les catégories sauf en Superkart, un silencieux d'aspiration homologué par la CIK-FIA est obligatoire.

Pour les catégories KZ1 et KZ2: conduits de 30 mm maximum.

Pour les catégories KF4, KF3, KF2 et KF1: conduits de 23 mm maximum.

Les boîtes à air à volume variable sont interdites.

No additional component is authorised.

The adaptor (spacer) must have a transversal conical cylinder cross-section, be mechanically attached with tools and present neither any connections fitting together nor parts which overlap each other.

Furthermore, it is forbidden to have any connection resulting in an extra volume (including any groove, hollow space or other such spaces) at the level of the inlet duct.

Carburetors in KZ2 and KZ1 categories for the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies in 2010/2011/2012: technical drawing No. 7 appended.  
Carburetors in the KF3, KF2 and KF1 categories: see Articles 19 to 21.

#### 2.16.7 – Ignition

In all categories except Superkart, the ignition system used must be homologated by the CIK-FIA.

For the KZ1 and KZ2 categories, the ignition system used must be of analogical type and any variable ignition system (system of progressive advance and delay) is forbidden.

For the KF4, KF3, KF2 and KF1 categories, the ignition must be digital with an integrated rev limiter.

**Ignitions homologated from 1st January 2013 must use the specific connector between the engine and chassis (Technical Drawing No. 19).**

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

Any electronic system allowing an auto-control of the parameters of functioning of the engine while the kart is in motion is forbidden.

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).

It is allowed to use one or two Start/Stop pushbuttons instead of the starter key unit, on condition that the connectors are the same, so that the cabling can be substituted at all times.

#### 2.16.8 - Spark plug

In all categories except Superkart, the ignition spark plug must be mass-produced and remain strictly original. The spark plug barrel and the electrode insulation (electrodes not included) tightened on the cylinder head must not extend beyond the upper part of the combustion chamber dome (see Appendix No. 7).

#### 2.17) INLET SILENCER

In all categories except Superkart, an inlet silencer homologated by the CIK-FIA is mandatory.

For the KZ1 and KZ2 categories: ducts of 30 mm maximum.

For the KF4, KF3, KF2 and KF1 categories: ducts of 23 mm maximum.

Variable volume air boxes are forbidden.



Application : **01/01/2013**  
 Publié le **20/03/2012**

Implementation: **01/01/2013**  
 Published on **20/03/2012**

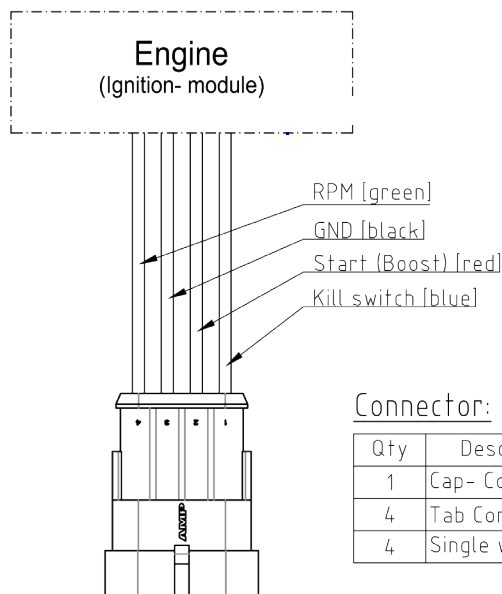
RÈGLEMENT TECHNIQUE  
 TECHNICAL REGULATIONS

DESSIN TECHNIQUE N° 19

TECHNICAL DRAWING No. 19

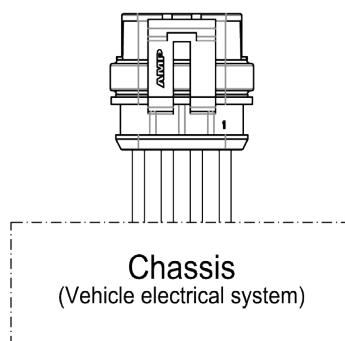
Connecteur Interface Moteur Châssis - Allumage KF

Engine Chassis Interface Connector - KF Ignition



Connector: (Receptacle)

Qty	Description	Tyco-P/N
1	Cap- Connector	282106-1
4	Tab Contact	282109-1
4	Single wire seal	281934-2



Connector: (Plug)

Qty	Description	Tyco-P/N
1	Plug- Connector	282088-1
4	Recept. Contact	282110-1
4	Single wire seal	281934-2

Remarks:  
 Connector system: AMP Superseal 1.5 Series  
 Contact P/N means parts in strip for wire range 0.5-1.5 mm<sup>2</sup>  
 Single wire seals suitable for wire size 0.5-1.5mm<sup>2</sup> and isolation dia 1.8-2.4 mm



## DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2013**  
Publié le **20/03/2012**

## DECISIONS OF THE FIA

*deleted text = ~~crossed-out text~~*

*new text = **text in bold underlined***

Implementation: **01/01/2013**  
Published on **20/03/2012**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

Cette cale 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 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.

#### **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 et KF1 (Articles 18 à 21).

### **2.26) ÉQUIPEMENT DE CHRONOMÉTRAGE ET TÉLÉ-MÉTRIE**

#### **2.26.1 – Chronométrage et compte-tours électroniques**

Le système électronique de chronométrage est obligatoire pour tous les Championnats, Trophées et Coupes de la CIK-FIA; il devrait être du type AMB ou similaire. Un système manuel ou un second système électronique de chronométrage doit être utilisé en parallèle.

Le matériel de chronométrage doit être remis aux Concurrents gratuitement. Au cas où une caution pour ce matériel (transpondeur) est demandée, la somme totale doit être restituée quand il est rendu en état de fonctionner.

#### **2.26.2 – Télémétrie**

Tout système quelconque de télémétrie est formellement interdit, sauf s'il est prescrit par l'organisateur.

#### **2.26.3 – Acquisition de données**

Ce système, à mémoire ou non, peut seulement permettre la lecture: du régime moteur (par induction sur le câble HT de bougie, **ou en KF, par signal de type carré, 12V pour chaque explosion, provenant du boîtier d'allumage homologué**), de deux indications de température, d'une vitesse de roue, d'un accéléromètre X/Y, de données GPS, et du temps au tour.

En KF1, KZ1 et en Superkart, ce système est libre à condition de ne pas influencer ou modifier le fonctionnement normal du moteur.

En KF4, KF3, KF2 et KZ2 l'utilisation d'un capteur de température dans le collecteur d'échappement est libre, mais sans modification de l'échappement homologué ni des dimensions réglementées du collecteur.

#### **2.26.4 – Radio**

Tout système de liaison radio entre tout Pilote en piste et toute autre entité est formellement interdit.

#### **2.27) FEU ROUGE ARRIÈRE**

Obligatoire et homologué FIA pour circuit long. Feu rouge à leds alimenté par batterie sèche et commandé du poste de conduite par un interrupteur étanche. Le feu doit être placé dans une zone située à une distance de 40 à 60 cm du sol et de 40 cm maximum de part et d'autre de l'axe médian du kart. Il doit être en état de fonctionner à tout

*This wedge 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 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.*

#### **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 and KF1 (Articles 18 to 21).*

### **2.26) TIMING EQUIPMENT AND TELEMETRY**

#### **2.26.1 – Electronic timing and lap scoring**

*The electronic timing system is compulsory for all the CIK-FIA Championships, Trophies and Cups and should be of the AMB type or similar. A manual system or a second electronic timing system must be maintained.*

*The timing equipment must not bring any cost to the Entrants. Possible deposits for this equipment (transponder) must be reimbursed in full when it is returned in working condition.*

#### **2.26.2 – Telemetry**

*All telemetry systems are strictly forbidden, unless they are prescribed by the organiser*

#### **2.26.3 – Data logging**

*This system, with or without a memory, may permit only the reading of: the engine revs (by induction on the spark plug HT cable, **or for KF, by signal of square type, 12V for each spark, coming from the homologated CDI box**), two indications of temperature, the speed of one wheel, an X/Y accelerometer, GPS data, and lap times.*

*In KF1, KZ1 and Superkart, this system is free providing that it does not influence or modify the normal functioning of the engine.*

*In KF4, KF3, KF2 and KZ2 the use of a temperature sensor in the exhaust manifold is free but without modifying either the homologated exhaust or the regulatory dimensions of the manifold.*

#### **2.26.4 – Radio**

*Any radio communication system between any Driver on the track and any other body is strictly forbidden.*

#### **2.27) REAR RED LIGHT**

*Mandatory for long circuits and homologated by the FIA. Red light with leds fed by a dry battery and controlled from the cockpit by a waterproof switch. The light must be placed in an area located 40 to 60 cm from the ground and 40 cm maximum from each side of the central axis of the kart. It must be in working condition throughout the*





# DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**  
Publié le **20/03/2012**

# DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**  
Published on **20/03/2012**

## RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

Direction de Course.

### 2.28) BATTERIE

Seules les batteries étanches sans liquide (sans maintenance) sont autorisées. ~~pour alimenter exclusivement le démarreur et,~~

**Il est impératif de respecter le bon usage d'utilisation prescrit par le Fabricant et de s'assurer de la présence des marquages «CE» et «RoHS».**

En Superkart elles peuvent alimenter le feu arrière, l'allumage et la pompe à eau.

Elles doivent être placées à l'intérieur du périmètre du châssis (**pour les KF, dans une zone située à gauche du siège derrière la traverse centrale ou à l'arrière du siège**) et être fixées mécaniquement au châssis-cadre ou, en Superkart, sur le plancher.

### 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. 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, SA 2005, K2010 et SA2010 (USA),

- British Standards Institution BS6658-85 de type A et de type A/FR, y compris tous amendements (GBR),

- FIA 8860-2004 (FRA)

- 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.

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.

sion of Race Direction.

### 2.28) BATTERY

Only sealed, leak proof (maintenance free) batteries are allowed. ~~in order to feed the starter exclusively and,~~

**The proper instructions for use prescribed by the Manufacturer must be respected, and the presence of the "EC" and "RoHS" markings must be ascertained.**

In Superkart they can feed the rear light, the ignition and the water pump.

They must be located within the chassis perimeter (**for KF, in an area located on the left side of the seat behind the central strut or behind the seat**) and be mechanically attached to the chassis-frame or, in Superkart, on the floor tray.

### 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. 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, SA2005, K2010 and SA2010 (USA),

- British Standards Institution A-type and A/FR-type BS6658-85, including any amendments (GBR),

- FIA 8860-2004 (FRA)

- 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.

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.



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

Application : **01/01/2014**  
Publié le **20/03/2012**

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

Implementation: **01/01/2014**  
Published on **20/03/2012**

## RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

### 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 cm<sup>3</sup>.
- \* Boîte à clapets (dimensions et dessin) conforme à la Fiche d'Homologation. Couverture 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 2010-2012, le carburateur doit être le Dell'Orto VHS 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 en annexe) 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 cm<sup>3</sup>. Le volume de la chambre est mesuré avec une burette de laboratoire, classe A, graduée en dixièmes de cm<sup>3</sup>. 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 (de grande production et devant rester strictement d'origine). 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.
- \* 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-carter.

### 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 2010-2012 CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, the carburettor must be the Dell'Orto VHS 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 origines. The incorporated petrol filter and the plate (part No. 28 on the technical drawing No. 7 appended) 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: free make (mass-produced and strictly original). 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 of the threaded spark-plug housing- length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.
- \* 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.

**RÈGLEMENT 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 et dont l'épaisseur de tôle en acier magnétique doit être de 0,75 mm minimum.  
\* Pneus: 5".  
- KZ1: homologués de type ~~soft~~ ou médium.  
- KZ2: homologués de type médium **hard**.  
\* Masse minimum:  
- KZ1 et KZ2, circuits courts et 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.

\* *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 and the magnetic steel sheet metal thickness of which must be 0.75 mm minimum.*  
\* *Tyres: 5".*  
- *KZ1: homologated ~~soft~~ or medium type.*  
- *KZ2: homologated medium **hard** type.*  
\* *Minimum mass:*  
- *KZ1 and KZ2, short and long circuits: 175 kg.*  
\* *Bodywork for long circuits: the specifications for the bodywork can be the same as for Superkart partly or fully.*



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

Application : **01/01/2013**  
Publié le **20/03/2012**

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

Implementation: **01/01/2013**  
Published on **20/03/2012**

## 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 (publiées par la CIK-FIA).
- \* Le moteur de base doit être adaptable pour utilisation dans les catégories spécifiques.
- \* Moteur alternatif mono-cylindre 2-temps à prise directe, homologué par la CIK-FIA.
- \* Matériaux exotiques interdits.
- \* Acier ou aluminium obligatoire pour toutes les pièces sollicitées mécaniquement et/ou transmettant des forces.
- \* 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 cm<sup>3</sup>.
- \* 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 cm<sup>3</sup>, mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe n°1c.
- \* Bougie: marque libre (de grande production et devant rester strictement d'origine). 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

### 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 (published by the CIK-FIA).
- \* The basic engine must be adaptable for use in all specific categories.
- \* Direct drive single-cylinder 2-stroke reciprocating engine homologated by the CIK-FIA.
- \* Exotic materials forbidden
- \* Mandatory steel or aluminium for any components with a mechanical function and/or transmitting forces.
- \* 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: free make (mass-produced and strictly original). 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% mini-

**RÈGLEMENT TECHNIQUE**  
**TECHNICAL REGULATIONS**

contraire du vilebrequin. Le degré d'équilibrage sera de 25% minimum (voir détails dans le Règlement d'Homologation).

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

\* Limitation du régime moteur à 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 selon dessins techniques n°15 et 16.

- masse minimum (embrayage complet avec couronne de démarreur et pignon moteur) selon la Fiche d'Homologation du moteur sans jamais être inférieur à 800 gr.

\* L'embrayage du moteur doit s'opérer à 3 000 tr/min maximum et provoquer l'avancement du kart, Pilote à bord; il doit être en prise directe (enclenchement à 100%) à 5 000 t/min maximum en toutes conditions.

\* 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.

\* Échappement formé au maximum de 6 sections de diamètre constant, divergent ou convergent, et silencieux d'échappement homologué avec le moteur. Épaisseur minimum de la tôle d'échappement: 0,9 mm.

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

\* Limitation sonore à 100 dB/A maximum à 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.

*num (see details in the Homologation Regulations). It must be possible to dismount it and control it directly from the outside.*

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

*\* Engine speed limit set at 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.*

*\* Clutch according to technical drawings No. 15 & 16.*

*- minimum mass (complete clutch with starter ring and engine sprocket) according to the engine Homologation Form which must under no circumstances be less than 800g.*

*\* The engine clutch must be triggered at 3,000 rpm maximum and make the kart with the Driver on board move forward; it must be in direct drive (and 100% engaged) at 5,000 rpm maximum under all circumstances.*

*\* 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 ducts of 23 mm.*

*\* Noise limited to 100 dB/A maximum at 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.*



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

Application : **01/01/2013**  
Publié le **20/03/2012**

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

Implementation: **01/01/2013**  
Published on **20/03/2012**

## RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

### Article 19 Règlement Spécifique KF3

\* Toutes les modifications des moteurs homologués sont autorisées. Cependant les modifications changeant l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine représentés sur la Fiche d'Homologation KF3 sont interdites, sauf si elles sont explicitement autorisées par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité (publiées par la CIK-FIA).

Moteur homologué en KF4, avec maintien des caractéristiques décrites à l'Article 18 et avec les spécifications 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.

\* ~~Volume des canaux de transfert, longueur du canal d'échappement, profil intérieur de sortie du canal d'échappement, largeurs cordales maximum des lumières 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.~~

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

\* Volume de chambre de combustion minimum de 12 cm<sup>3</sup>, mesuré selon méthode décrite dans l'Annexe n° 1b du Règlement Technique.

\* Embrayage selon dessins techniques n°15 et 16.

- masse minimum (embrayage complet avec couronne de démarreur et pignon moteur) selon la Fiche d'Homologation du moteur.

\* L'embrayage du moteur doit s'opérer à 3000 tr/min maximum et provoquer l'avancement du kart, Pilote à bord; il doit être en prise directe (enclenchement à 100%) à 5000 tr/min maximum en toutes conditions.

\* 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 KF3, devant rester strictement d'origine et devant être conforme à la Fiche d'Homologation et à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.

~~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.

\* Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 14 000 tr/min.

\* Pneus: 5" homologués de type dur.

\* Masse totale minimum: 145 kg (Pilote compris).

\* Masse minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

### Article 19 Specific Regulations for KF3

\* All modifications of the homologated engines are authorised. However, modifications changing the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of the original parts represented on the KF3 Homologation Form are forbidden, except if they are explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons (published by the CIK-FIA).

Engine homologated in KF4, maintaining the characteristics described in Article 18 and with the following specifications:

\* 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.

\* ~~Volume of transfer ducts, exhaust duct length, internal profile of the exhaust duct outlet, maximum ports chord width 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.~~

\* 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.

\* Clutch according to technical drawings No. 15 & 16.

- minimum mass (complete clutch with starter ring and engine sprocket) according to the engine Homologation Form.

\* The engine clutch must be triggered at 3,000 rpm maximum and make the kart with the Driver on board move forward; it must be in direct drive (and 100% engaged) at 5,000 rpm maximum under all circumstances.

\* 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.

\* KF3 homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 20 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. It must comply with the Homologation Form and 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.

\* Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 14,000 rpm.

\* Tyres: 5" homologated hard type.

\* Total minimum mass: 145 kg (Driver included).

\* Minimum mass of kart (without fuel): 75 kg.





## DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = texte barré

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2013**

Publié le **20/03/2012**

## DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **01/01/2013**

Published on **20/03/2012**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

#### Article 20 Règlement Spécifique KF2

\* Toutes les modifications des moteurs homologués sont autorisées. Cependant les modifications changeant l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine représentés sur la Fiche d'Homologation KF2 sont interdites, sauf si elles sont explicitement autorisées par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité (publiées par la CIK-FIA).

Moteur homologué en KF4, avec maintien des caractéristiques décrites à l'Article 18 et avec les spécifications 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.

\* Montage possible d'une vis de réglage de la power-valve spécifiquement modifiée pour la KF1 dans le but de recevoir la fixation d'un capteur de mesure de déplacement de la guillotine. L'utilisation dudit capteur est cependant interdite en KF2.

\* Volume de chambre de combustion minimum de 9 cm<sup>3</sup>, mesuré selon méthode décrite dans l'Annexe n°1c du Règlement Technique.

**\* Angle d'échappement limité à 194° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon la méthode décrite à l'Article 2.25.3.2 du Règlement Technique.**

~~\* Volume des canaux de transfert, longueur du canal d'échappement, profil intérieur de sortie du canal d'échappement, largeurs cordales maximum des lumières 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.~~

\* 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 KF2, devant rester strictement d'origine et devant être conforme à la Fiche d'Homologation et à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.

\* Embrayage selon dessins techniques n°15 et 16.  
- masse minimum (embrayage complet avec couronne de démarreur et pignon moteur) selon la Fiche d'Homologation du moteur.

\* L'embrayage du moteur doit s'opérer à 3 000 tr/min maximum et provoquer l'avancement du kart, Pilote à bord; il doit être en prise directe (enclenchement à 100%) à 5 000 tr/min maximum en toutes conditions.

\* Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 15 000 tr/min.

\* Pneus: 5" homologués de type médium.

\* Masse total minimum: 158 kg (Pilote compris).

\* Masse minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

#### Article 21 Règlement Spécifique KF1

\* Toutes les modifications des moteurs homologués sont autorisées. Cependant les modifications changeant l'aspect

#### Article 20 Specific Regulations for KF2

\* All modifications of the homologated engines are authorised. However, modifications changing the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of the original parts represented on the KF2 Homologation Form are forbidden, except if they are explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons (published by the CIK-FIA).

Engine homologated in KF4, maintaining the characteristics described in Article 18 and with the following specifications:

\* 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.

\* It is allowed to fit a power-valve adjusting knob specifically modified for KF1 in order to accept the mounting of a throttle-valve shift measurement sensor. The use of the said sensor is however forbidden in KF2.

\* Combustion chamber minimum volume of 9 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1c to the Technical Regulations.

**\* Exhaust angle limited to 194° 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.**

~~\* Volume of transfer ducts, exhaust duct length, internal profile of the exhaust duct outlet, maximum ports chord width 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.~~

\* Engine speed limited to maximum 15,000 rpm.

\* KF2 homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 24 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. It must comply with the Homologation Form and the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.

\* Clutch according to technical drawings No. 15 & 16.  
- minimum mass (complete clutch with starter ring and engine sprocket) according to the engine Homologation Form.

\* The engine clutch must be triggered at 3,000 rpm maximum and make the kart with the Driver on board move forward; it must be in direct drive (and 100% engaged) at 5,000 rpm maximum under all circumstances.

\* Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 15,000 rpm.

\* Tyres: 5" homologated, medium type.

\* Total minimum mass: 158 kg (Driver included).

\* Minimum mass of kart (without fuel): 75 kg.

#### Article 21 Specific Regulations for KF1

\* All modifications of the homologated engine are authorised. However, modifications changing the initial aspect,

3437



## DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = texte barré

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2013**  
Publié le **20/03/2012**

## DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **01/01/2013**  
Published on **20/03/2012**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

#### Annexe N°1

Méthode pour la mesure du volume de la chambre de combustion.

- \* Démontez le moteur du châssis.
- \* Attendez que le moteur soit à la température ambiante.
- \* Faire démonter la culasse pour contrôler le dépassement de la bougie.
- \* Faire démonter la bougie (contrôler la cote de 18,5 mm).

\* Visser le «plug insert» à la place de la bougie (le «plug insert» serré sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Il doit être fixé dans la culasse de façon identique à la bougie de 18,5mm de long).

- \* Rendre étanche à l'aide de graisse la partie supérieure du piston et la périphérie du cylindre.
- \* Mettre le piston au point mort haut et bloquer le vilebrequin.
- \* Essuyer soigneusement l'excédent de graisse.
- \* Faire reposer la culasse et la serrer au couple préconisé par le Constructeur.
- \* À l'aide de la burette de laboratoire graduée (mécanique ou électronique), remplir la chambre de combustion (avec un mélange de 50% d'huile et 50% de carburant) jusqu'au ras du bord supérieur du «plug insert» (mouillage du plan de joint).
- a) En KZ1 et KZ2, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm<sup>3</sup>) ne doit pas être inférieur à 11 cm<sup>3</sup>.
- b) En KF3, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm<sup>3</sup>) ne doit pas être inférieur à 12 cm<sup>3</sup>.
- c) En KF4, KF2 et KF1, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm<sup>3</sup>) ne doit pas être inférieur à 9 cm<sup>3</sup>.

#### Annexe N°2

Normes reconnues pour les casques: voir [www.cikfia.com](http://www.cikfia.com)

#### Annexe N°3

Contrôle des cylindres des moteurs KF (**uniquement en KF4**):

- \* Démontez le moteur du châssis.
- \* Attendez que le moteur soit à la température ambiante.
- \* Contrôler les angles d'ouverture des canaux d'admission et d'échappement.
- \* 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 (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 (avec gabarits selon dessins 8.4d et 8.4f du RH fournis par chaque Constructeur).

#### Appendix No. 1

Method for measuring the volume of the combustion chamber .

- \* Remove the engine from the chassis.
- \* Wait until the engine is at ambient temperature.
- \* Have the cylinder head removed to check the protrusion of the spark plug
- \* Have the spark plug removed (check the 18.5 mm dimension).
- \* Screw in the plug insert in place of the spark plug (the plug insert, tightened on the cylinder head, must not extend beyond the upper part of the dome of the combustion chamber. It must be fixed to the cylinder in exactly the same way as the spark plug measuring 18.5mm long).
- \* Make the top part of the piston and the periphery of the cylinder water-proof with grease.
- \* Place the piston at top dead centre and block the crankshaft.
- \* Carefully remove the excess grease.
- \* Place the cylinder head back and screw it in at the torque recommended by the Manufacturer.
- \* With a laboratory graduated burette (mechanical or electronic), fill combustion chamber (with a 50% oil and 50% fuel mixture) to the uppermost part of the top edge of the plug insert (wetting the plane of the head gasket).

a) In KZ1 and KZ2, the volume then measured minus the plug insert (2 cc) must not be less than 11 cc.

b) In KF3, the volume then measured minus the plug insert (2 cc) must not be less than 12 cc.

c) In KF4, KF2 and KF1, the volume then measured minus the plug insert (2 cc) must not be less than 9 cc.

#### Appendix No. 2

Recognised standards for helmets: see [www.cikfia.com](http://www.cikfia.com)

#### Appendix No. 3

Control of the cylinders on KF engines (**only in KF4**):

- \* Remove the engine from the chassis.
- \* Wait until the engine is at ambient temperature.
- \* Check the opening angles of the inlet and exhaust ducts.
- \* 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 (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 (with templates according to drawings No. 8.4d and 8.4f of the HR supplied by each Manufacturer).