



## DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

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

Application : **01/01/2012**  
Publié le **22/06/2011**

## DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

Implementation: **01/01/2012**  
Published on **22/06/2011**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

#### RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING

Article 1: Classification et Définitions  
Article 2: Prescriptions Générales  
Article 3: Sécurité des Karts et des Équipements  
Article 4: Prescriptions Générales pour les Karts du Groupe 1  
Article 5: Prescriptions Générales pour les Karts du Groupe 2  
Article 6: Supprimé  
Article 7: Supprimé  
Article 8: Supprimé  
Article 9: Règlement Spécifique Superkart  
Article 10: Supprimé  
Article 11: Supprimé  
Article 12: Règlement Spécifique KZ2 & KZ1  
Article 13: Supprimé  
Article 14: Supprimé  
Article 15: Règlement Spécifique Intercontinental E  
Article 16: Règlement Spécifique Formule Monde  
Article 17: Règlement Spécifique Kart électrique  
Article 18: Règlement Spécifique KF4  
Article 19: Règlement Spécifique KF3  
Article 20: Règlement Spécifique KF2  
Article 21: Règlement Spécifique KF1  
Article 22: Supprimé

Annexes et Dessins Techniques  
Seul le texte français fait foi.

#### Article 1 Classification et Définitions

##### 1.1) CLASSIFICATION

##### Catégories et Groupes

Les karts utilisés en compétition sont répartis dans les Groupes et Catégories suivants:

##### Groupe I:

**- KZ1:** **Cylindrée de 125 cm<sup>3</sup>**  
- KF1: Cylindrée de 125 cm<sup>3</sup>  
- Superkart: Cylindrée de 250 cm<sup>3</sup>

##### Groupe II:

~~- KZ1:~~ Cylindrée de 125 cm<sup>3</sup>  
- KZ2: Cylindrée de 125 cm<sup>3</sup>  
- KF2: Cylindrée de 125 cm<sup>3</sup>  
- KF3: Cylindrée de 125 cm<sup>3</sup>  
- KF4: Cylindrée de 125 cm<sup>3</sup>  
- Intercontinental E: Cylindrée de 250 cm<sup>3</sup>

##### Formule Monde:

- Formule Monde: Cylindrée de 220 cm<sup>3</sup>

##### 1.2) DÉFINITIONS

Les définitions et abréviations indiquées ci-après seront adoptées dans le Règlement et ses Annexes, ainsi que dans tous les Règlements Particuliers, et seront d'un emploi général.

CIK-FIA Commission Internationale de Karting  
FIA Fédération Internationale de l'Automobile  
ASN Club National ou Fédération Nationale reconnue par la FIA comme seul détenteur du pouvoir

#### KARTING TECHNICAL REGULATIONS

Article 1: Classification and Definitions  
Article 2: General Prescriptions  
Article 3: Safety of Karts and Equipment  
Article 4: General Prescriptions for Group 1 Karts  
Article 5: General Prescriptions for Group 2 Karts  
Article 6: Deleted  
Article 7: Deleted  
Article 8: Deleted  
Article 9: Specific Regulations for Superkart  
Article 10: Deleted  
Article 11: Deleted  
Article 12: Specific Regulations for KZ2 & KZ1  
Article 13: Deleted  
Article 14: Deleted  
Article 15: Specific Regulations for Intercontinental E  
Article 16: Specific Regulations for World Formula  
Article 17: Specific Regulations for Electrical Kart  
Article 18: Specific Regulations for KF4  
Article 19: Specific Regulations for KF3  
Article 20: Specific Regulations for KF2  
Article 21: Specific Regulations for KF1  
Article 22: Deleted

Appendices and Technical Drawings  
The French text is the authentic version.

#### Article 1 Classification and Definitions

##### 1.1) CLASSIFICATION

##### Categories and Groups

Karts used in competition are divided into the following Groups and Categories:

##### Group I:

**- KZ1:** **Cylinder capacity of 125cc**  
- KF1: Cylinder capacity of 125cc  
- Superkart: Cylinder capacity of 250cc

##### Group II:

~~- KZ1:~~ Cylinder capacity of 125cc  
- KZ2: Cylinder capacity of 125cc  
- KF2: Cylinder capacity of 125cc  
- KF3: Cylinder capacity of 125cc  
- KF4: Cylinder capacity of 125cc  
- Intercontinental E: Cylinder capacity of 250cc

##### World Formula:

- World Formula: Cylinder capacity of 220cc

##### 1.2) DEFINITIONS

The definitions and abbreviations indicated hereafter will be adopted in the Regulations and their Appendices, and in all Supplementary Regulations, and they will be of a general use.

CIK-FIA International Karting Commission  
FIA Fédération Internationale de l'Automobile  
ASN National Club or National Federation recognised by the FIA as the sole holder of the sporting



## DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2012**  
Publié le **22/06/2011**

## DECISIONS OF THE CIK-FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **01/01/2012**  
Published on **22/06/2011**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

arrière.

Dans toutes les catégories à boîte de vitesses, elle est obligatoire et doit constituer une protection efficace du pignon et de la couronne jusqu'au centre de l'axe de celle-ci.

#### 2.10) SUSPENSION

Tout dispositif de suspension, élastique ou articulé, est interdit.

Les dispositifs d'amortisseurs hydrauliques, pneumatiques ou mécaniques sont interdits sur tout le kart.

#### 2.11) FREINS

Ils doivent être homologués par la CIK-FIA (sauf en Formule Monde, Superkart, **KZ1** et KF1).

Les freins doivent être hydrauliques. La commande de frein [liaison entre la pédale et la(les) pompe(s)] doit être doublée (si un câble est utilisé, il doit avoir un diamètre minimum de 1,8 mm et être bloqué avec un serre-câble de type serrage à plat). Les freins avant actionnés manuellement sont réservés aux catégories sans boîte de vitesses. Pour les catégories sans boîte de vitesses, ils doivent agir simultanément, au moins sur les deux roues arrière.

Pour la catégorie KF3, 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.

Pour toutes les catégories, la colonne de direction doit être en acier magnétique.

*In all categories with a gearbox, it is compulsory and must efficiently cover the sprocket and the crown-wheel down to the centre of the crownwheel axis.*

#### 2.10) SUSPENSION

All suspension devices, either elastic or hinged, are prohibited.

Hydraulic, pneumatic or mechanical suspension devices are forbidden on all the kart.

#### 2.11) BRAKES

*The brakes must be homologated by the CIK-FIA (except in World Formula, Superkart, **KZ1** and KF1).*

*Brakes must be hydraulic. The brake control [the link between the pedal and the pump(s)] must be doubled (if a cable is used, it must have a minimum  $\varnothing$  of 1.8 mm and be blocked with a cable clip of the flat clip type). Manually operated front brakes are reserved for categories without gearboxes.*

*For non-gearbox categories, they must work on at least both rear wheels simultaneously.*

*For the KF3 categorie, 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 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.*

*For all categories, the steering column must be made of magnetic steel.*



## DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2012**  
Publié le **22/06/2011**

## DECISIONS OF THE CIK-FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **01/01/2012**  
Published on **22/06/2011**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

Sera considérée comme début et fin de mesure de l'angle la position par laquelle le pincement de la cale permettra la mesure du plus grand angle possible.

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 TÉLÉMÉTRIE**

#### **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), de deux indications de température, d'une vitesse de roue, d'un accéléromètre X/Y 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 et ~~KZ1~~ 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

*The position by which the gripping of the 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 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), two indications of temperature, the speed of one wheel, an X/Y accelerometer 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 and ~~KZ1~~ 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*



## DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2012**  
Publié le **22/06/2011**

## DECISIONS OF THE CIK-FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **01/01/2012**  
Published on **22/06/2011**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

«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 4 Prescriptions Générales pour les Karts du Groupe 1

##### 4.1) CHÂSSIS

Les châssis du Groupe 1 doivent être produits par des Constructeurs ayant du matériel homologué en Groupe 2 (excepté en Superkart).

##### 4.2) MOTEURS

###### 4.2.1 - Superkart:

Les pièces d'origine du moteur homologué ou agréé doivent toujours être conformes et identifiables sauf le vilebrequin, la bielle, le piston et la chemise qui peuvent être changés ou modifiés librement (à condition de respecter le Règlement Technique).

Modifications autorisées: Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf:

a) À l'intérieur du moteur:

- la course,
- l'alésage (en dehors des limites maximum),
- l'entre-axe de la bielle,
- le matériau de la bielle qui doit rester magnétique.

b) À l'extérieur du moteur:

- le nombre de carburateurs et leur diamètre,
- les caractéristiques extérieures du moteur monté, sauf dans le cas d'usinages nécessaires à la mise en place des code-barres adhésifs.

Les modes de fixation du carburateur, de l'allumage, de l'échappement ou du moteur lui-même peuvent être modifiés, à condition de ne pas modifier leur position homologuée.

4.2.2 - KF1: voir Articles 18 et 21.

###### 4.2.3 - KZ1:

**Seules les admissions à clapets sont autorisées. Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et identifiables aux photos, dessins et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation.**

**Modifications autorisées: Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf:**

a) À l'intérieur du moteur:

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.

#### Article 4 General Prescriptions for Group 1 Karts

##### 4.1) CHASSIS

Group 1 chassis must be produced by Manufacturers who have homologated equipment in Group 2 (except in Superkart).

##### 4.2) ENGINES

###### 4.2.1 - Superkart:

The original parts of the homologated or approved engine must always be in conformity and identifiable except the crankshaft, the connecting rod, the piston and the sleeve which may be freely changed or modified (subject to their complying with the Technical Regulations).

Modifications allowed: All modifications to the homologated engine are allowed except:

a) Inside the engine:

- stroke,
- bore (outside the maximum limits),
- connecting rod centreline,
- the connecting rod material must remain magnetic.

b) Outside the engine:

- number of carburettors and diameter of choke,
- external characteristics of the fitted engine, except for machining necessary for the application of bar code stickers.

The fixations of the carburettor, ignition, exhaust or engine may be modified, provided that their homologated position is not modified.

4.2.2 - KF1: see Articles 18 and 21.

###### 4.2.3 - KZ1:

**Only reed-valve intakes are authorised.**

**The original parts of the homologated engine must always comply with and be similar to the photographs, drawings and physical dimensions described on the Homologation Form.**

**Modifications allowed: All modifications to the homologated engine are allowed except:**

a) Inside the engine:

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

**- la course,**  
**- l'alésage (en dehors des limites maximum),**  
**- l'entre-axe de la bielle,**  
**- nombre de canaux de transfert et lumières d'admission dans le cylindre et le carter,**  
**- nombre de lumières et de canaux d'échappement.**  
**Il est interdit de créer de nouveaux canaux d'échappement ou de nouvelles lumières.**  
**- Restrictions prévues selon les règlements spécifiques.**

**b) À l'extérieur du moteur:**

**- nombre de carburateurs et leur diamètre,**  
**- caractéristiques extérieures du moteur monté, sauf dans le cas d'usinages nécessaires à la mise en place des code-barres adhésifs.**

**On n'entend pas par modification de l'aspect extérieur du moteur les modes de fixation du carburateur, de l'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même, à condition de ne pas modifier leur position homologuée.**

**4.3) PNEUMATIQUES**

Les pneumatiques du Groupe 1 doivent être produits par des Constructeurs ayant des pneumatiques homologués en Groupe 2.

**Article 5**  
**Prescriptions Générales pour les Karts du Groupe 2**

**5.1) CHÂSSIS**

Tous les cadres du Groupe 2 (catégories KF4, KF3, KF2, KZ2, KZ1 et ICE) feront l'objet d'une homologation.

Ils devront être décrits dans un catalogue du Constructeur et faire l'objet d'une fiche descriptive dite «Fiche d'Homologation» visée par l'ASN, selon le modèle établi par la CIK-FIA.

Les cadres seront homologués tous les trois ans, avec une validité de six ans.

Tous les châssis homologués en 2006 pour les catégories ICA-J, ICA, ICC et/ou Super-ICC le sont aussi respectivement pour les catégories KF3, KF2, KZ2 et/ou KZ1.

Des extensions d'homologation seront possibles selon le Règlement d'Homologation.

Les modifications du châssis-cadre (ex.: position des tubes) sont autorisées seulement dans le respect des grandeurs décrites sur la Fiche d'Homologation, et si les courbes ne sont déplacées que sur le tube où elles se trouvaient lors de l'homologation.

**5.2) MOTEURS**

**5.2.1 - KZ1 et KZ2.**

Seules les admissions à clapets sont autorisées.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et identifiables aux photos, dessins et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation. Modifications autorisées: Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf:

**- stroke,**  
**- bore (outside the maximum limits),**  
**- connecting rod centreline,**  
**- number of transfer ducts and inlet ports in the cylinder and crankcase,**  
**- number of exhaust ports and ducts.**  
**The creation of new exhaust ducts or ports is forbidden.**  
**- Restrictions according to the specific regulations.**

**b) Outside the engine:**

**- number of carburettors and diameter of choke,**  
**- external characteristics of the fitted engine, except for machining necessary for the application of bar code stickers.**

**Modification to the external appearance of the engine does not include the fixations of the carburettor, of the ignition, of the exhaust, of the clutch or of the engine itself, provided that their homologated position is not modified.**

**4.3) TYRES**

Group 1 tyres must be produced by Manufacturers who have homologated tyres in Group 2.

**Article 5**  
**General Prescriptions for Group 2 Karts**

**5.1) CHASSIS**

All Group 2 frames (KF4, KF3, KF2, KZ2, KZ1 and ICE) must be homologated.

They shall be described in the Manufacturer's catalogue and on a descriptive form called «Homologation Form» to be stamped by the ASN, according to the model drawn up by the CIK-FIA.

Frames will be homologated in every three years for a six-year validity period.

All chassis homologated in 2006 for the ICA-J, ICA, ICC and/or Super-ICC categories are also respectively homologated for the KF3, KF2, KZ2 and/or KZ1 categories.

Homologation extensions shall be authorised according to the Homologation Regulations.

Modifications to the chassis-frame (e.g.: position of tubes) are allowed only in the respect of the dimensions described on the Homologation Form, and if the curves are moved only on the tube where they were at the homologation.

**5.2) ENGINES**

**5.2.1 - KZ1 and KZ2.**

Only reed-valve intakes are authorised.

The original parts of the homologated engine must always comply with and be similar to the photographs, drawings and physical heights described on the Homologation Form. Modifications allowed: All modifications to the homologated engine are allowed except:



## DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**  
Publié le **22/06/2011**

## DECISIONS OF THE CIK-FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**  
Published on **22/06/2011**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

#### Article 7 Règlement Spécifique Formule A

Supprimé

#### Article 7 Specific Regulations for Formula A

Deleted

#### Article 8 Règlement Spécifique Formule C

Supprimé

#### Article 8 Specific Regulations for Formula C

Deleted

#### Article 9 Règlement Spécifique Superkart (Divisions 1 & 2)

##### 9.1 - Division 1

\* Moteur: cylindrée maximale 250 cm<sup>3</sup> 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.

**Validité de ce type de moteur jusqu'au 31 décembre 2012.**

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.

**Prolongation de la validité des pièces de substitution jusqu'au 31 décembre 2012.**

c) Moteurs issus de la compétition moto de Grand Prix 250 cm<sup>3</sup> 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

#### 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.

**Validity of this engine type until 31 December 2012.**

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.

**Extension of the validity of substitution components until 31 December 2012.**

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 (accor-