



## DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

## DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

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

Application : **immédiate**  
Publié le **30/09/2011**

Implementation: **immediate**  
Published on **30/09/2011**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

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

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

#### 2.13) SIÈGE

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

Les sièges pour les Superkarts doivent incorporer un appui-tête.

Dans toutes les autres catégories, les plaques de renfort des supports de sièges sont obligatoires pour la partie supérieure du siège entre les supports de siège et le siège lui-même. Ces renforts doivent avoir une épaisseur minimum de 1,5 mm, une superficie minimum de 13 cm<sup>2</sup> ou un diamètre minimum de 40 mm.

**Des plaques de renfort sont obligatoires pour la fixation du lest. Ces renforts doivent avoir une épaisseur minimum de 1,0 mm et un diamètre minimum de 20 mm.**

Tous les supports doivent être boulonnés ou soudés à chaque extrémité et, si ces supports ne sont pas utilisés, ils doivent être démontés du cadre et du siège.

#### 2.13) SEAT

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

*Seats for Superkarts must incorporate a head-rest.*

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

**Reinforcement plates are mandatory for the fixation of the ballast. Reinforcement must have a minimum thickness of 1.0 mm and a minimum diameter of 20 mm.**

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

#### 2.14) PÉDALES

Les pédales, quelle que soit leur position, ne devront jamais dépasser le châssis, pare-chocs compris. Les pédales devront être placées en avant du maître-cylindre. En Superkart et ICE seulement, la pédale de frein et tous les éléments actionnant le maître-cylindre doivent être en acier d'une résistance suffisante pour supporter les forces appliquées.

#### 2.14) PEDALS

*Whatever the position of the pedals, they must never protrude forward of the chassis including the bumper.*

*Pedals must be placed in front of the master cylinder.*

*In Superkart and ICE only, the brake pedal and all the parts operating the master cylinder must be made of steel and must be strong enough to withstand the forces applied.*

#### 2.15) ACCÉLÉRATEUR

L'accélérateur doit être actionné par pédale, celle-ci devant être munie d'un ressort de rappel.

Une liaison mécanique entre la pédale et le carburateur est obligatoire.

#### 2.15) ACCELERATOR

*The accelerator must be triggered off by a pedal equipped with a return spring.*

*A mechanical link is compulsory between the pedal and the carburettor.*

#### 2.16) MOTEUR

##### 2.16.1 – Généralités

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

Tout système d'injection est interdit. La pulvérisation de produits autres que le carburant est interdite.

Le moteur ne devra pas comporter de compresseur ni de système quelconque de suralimentation. En Superkart et ICE, un système de refroidissement par air ou par liquide est autorisé.

#### 2.16) ENGINE

##### 2.16.1 – General

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

*All systems of injection are forbidden. The spraying of products other than fuel is forbidden.*

*The engine shall not comprise a compressor or any supercharging system. In Superkart and ICE, a cooling system by air or liquid is authorised.*

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

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

Les moteurs de Formule Monde, Superkart et ICE doivent être agréés par la CIK-FIA avec le catalogue officiel des

*World Formula, Superkart and ICE engines must be approved by the CIK-FIA with the Manufacturer's official spare*



## DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

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

Application : **immédiate**  
Publié le **30/09/2011**

## DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

Implementation: **immediate**  
Published on **30/09/2011**

### 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 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 – Aquisition 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, **de données GPS**, et du temps au tour.

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

En KF4, KF3, KF2, 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, **GPS datas**, and lap times.*

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

*In KF4, KF3, KF2, 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*



## DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

## DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

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

Application : **01/01/2012**  
Publié le **30/09/2011**

Implementation: **01/01/2012**  
Published on **30/09/2011**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

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.  
\* Masse minimum: 208 kg avec carrosserie; masse minimum du kart lui-même: 98kg sans carrosserie et sans carburant.  
\* Pneus: 6" homologués.

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 mass: 208 kg including the bodywork; minimum mass of the kart itself; 98 kg without the bodywork and without fuel.  
\* Tyres: 6" homologated.

#### Article 10 Règlement Spécifique Intercontinental A

Supprimé

#### Article 10 Specific Regulations for Intercontinental A

Deleted

#### Article 11 Règlement Spécifique Intercontinental A-Junior

Supprimé

#### Article 11 Specific Regulations for Intercontinental A-Junior

Deleted

#### 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. Couvercle de la boîte à clapets: libre.  
\* Carburateur en aluminium avec diffuseur «venturi» d'un diamètre maximum de 30 mm rond. Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA 2010-2012, le carburateur doit être le Dell'Orto VSHS 30 désigné à la suite d'un appel d'offres. Le carburateur doit rester strictement d'origine. Les seuls réglages autorisés sont ceux de: la guillotine, l'aiguille, les flotteurs, la cuve, le puits d'aiguille (pulvérisateur), les gicleurs et le kit pointeau, à la condition que toutes les pièces interchangeables soient d'origine Dell'Orto. Le filtre à essence incorporé et l'assiette (pièce n° 28 du dessin technique n°7 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.

#### 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 VSHS 30 designated following an invitation to tender. The carburettor must remain strictly original. The only settings allowed may be made to: the slide, the needle, the floaters, the float chamber, the needle shaft (spray), the jets and the needle kit, subject to all the interchanged parts being of Dell'Orto origine. The incorporated petrol filter and the plate (part No. 28 on the technical drawing No. 7 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.



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

\* 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-carters.  
\* 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.  
\* 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.

**Article 13**  
**Règlement Spécifique Intercontinental C Sudam**

Supprimé

**Article 14**  
**Règlement Spécifique Intercontinental C Sudam-Junior**

Supprimé

**Article 15**  
**Règlement Spécifique Intercontinental E (Circuits courts)**

\* Moteur monocylindre refroidi par écoulement d'air ou par eau, avec un seul circuit, agréé par la CIK-FIA.  
\* Cylindrée maximum: 250 cm<sup>3</sup>.  
\* Types de moteurs autorisés:  
\* Tout moteur monocylindre moto de grande série, agréé

\* 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.

\* 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 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.

**Article 13**  
**Specific Regulations for Intercontinental C Sudam**

Deleted

**Article 14**  
**Specific Regulations for Intercontinental C Sudam-Junior**

Deleted

**Article 15**  
**Specific Regulations for Intercontinental E (Short Circuits)**

\* Air cooled by natural air flow or water cooled single cylinder engine, one single circuit, approved by the CIK-FIA.  
\* Maximum cylinder cubic capacity: 250 cc.  
\* Types of engines allowed:  
\* Any series production single cylinder motorbike engine



## DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

## DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

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

Application : **01/01/2012**  
Publié le **30/09/2011**

Implementation: **01/01/2012**  
Published on **30/09/2011**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

mum 15000 tr/min.  
\* Pneus: 5" homologués de type médium.  
\* Masse total minimum: 158 kg (Pilote compris).  
\* Masse minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

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 Règlement Spécifique KF1

\* 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 (published by the CIK-FIA).  
\* Moteur homologué en KF4, avec maintien des caractéristiques décrites à l'Article 20, Règlement Spécifique KF2.  
\* **Moteur attribué par tirage au sort parmi les marques inscrites aux Championnats de la CIK-FIA.**  
\* Pneus: 5".  
\* Freins libres, respectant les prescriptions techniques indiquées à l'Article 2.11 du RT, devant être produits par un Constructeur ayant une homologation de freins valide.  
\* Masse totale minimum: 158 kg (Pilote compris).  
\* Masse minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

#### Article 21 Specific Regulations for KF1

\* All modifications of the homologated engine 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 20, Specific Regulations for KF2.  
\* **Engine allocated by drawing lots in between the makes who entered the CIK-FIA Championships.**  
\* Tyres: 5".  
\* Free brakes complying with the technical prescriptions indicated in Article 2.11 of the TR; they must be produced by a Manufacturer with a valid brakes homologation.  
\* Total minimum mass: 158 kg (Driver included).  
\* Minimum mass of kart (without fuel): 75 kg.

#### Article 22 Règlement Spécifique Super KF

Supprimé

#### Article 22 Specific Regulations for Super KF

Deleted



## DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

## DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

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

Application : **01/01/2012**  
Publié le **30/09/2011**

Implementation: **01/01/2012**  
Published on **30/09/2011**

RÈGLEMENT TECHNIQUE  
TECHNICAL REGULATIONS

### Article 6 Règlement Spécifique Formule Super A

Supprimé

### Article 6 Specific Regulations for Formula Super A

Deleted

### 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).

### 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



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

teurs). 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 mars 2017.**

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

e) 2 moteurs monocylindres homologués en ICC ou KZ de même marque. Boîte de vitesses homologuée (contrôle des rapports avec disque gradué, selon méthode décrite à l'Article 12 du Règlement Technique). Allumage: le boîtier 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.
- \* Masse minimum:
  - moteur unique monocylindre: 208 kg avec carrosserie; masse minimum du kart lui-même: 98 kg sans carrosserie et sans carburant;
  - autres moteurs: 218 kg avec carrosserie; masse minimum du kart lui-même: 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 cm<sup>3</sup>.
- \* 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

advance and cartography may under no circumstances be modifiable from the driving seat under normal racing conditions.

**Validity of this engine type until 31 March 2017.**

d) Specific new engines approved by the CIK-FIA (according to list of requirements supplied by the Manufacturer and a production quota of 10 full and identical engines). Mechanical carburetors 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 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. Carburetor: 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 mass:
  - one single cylinder engine: 208 kg including the bodywork; minimum mass of the kart itself: 98 kg without the bodywork and without fuel;
  - other engines: 218 kg including the bodywork; minimum mass of the kart itself: 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



## DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

## DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

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

Application : **01/01/2013**  
Publié le **30/09/2011**

Implementation: **01/01/2013**  
Published on **30/09/2011**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

mum 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.

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.

#### 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

#### 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



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

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 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.
- \* 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 maxi

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.

**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.
- \* 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



## DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

## DECISIONS OF THE CIK-FIA

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

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

Application : **01/01/2013**  
Publié le **30/09/2011**

Implementation: **01/01/2013**  
Published on **30/09/2011**

### RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

minimum et d'une épaisseur de 1,5 mm minimum, en acier, reliées par 2 tubes et soudés entre elles.  
\* Largeur de la barre inférieure: 600 mm droit minimum par rapport à l'axe longitudinal du kart.  
\* Hauteur de la barre inférieure: 120 +/-20 mm par rapport au sol.  
\* Largeur de la barre supérieure: 1 000 mm droit minimum par rapport à l'axe longitudinal du kart.  
\* Hauteur de la barre supérieure: 230 +/-20 mm par rapport au sol.  
\* L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum, éventuellement par un système souple, et doit avoir une largeur minimale de 1 100 mm et maximum celle de la largeur arrière hors-tout.  
\* Ses extrémités ne peuvent présenter aucune partie anguleuse et doivent comporter un cintrage d'un rayon minimum de 60 mm, y compris dans le volume immédiatement situé derrière la roue (système anti-intrusion).

#### 2.5.3 - Protection des roues arrière

\* Elle est obligatoire et homologuée par la CIK-FIA après avoir satisfait aux tests d'homologation, pour toutes les catégories (sauf en Superkart).  
\* Il n'est pas permis de modifier le châssis pour monter la protection arrière (seul le Constructeur du châssis peut donner l'autorisation de le modifier, en conformité avec la Fiche d'Homologation et les éventuelles Extensions).  
\* La conception et le fonctionnement de la protection arrière doivent être approuvés par le Groupe de Travail Technique de la CIK-FIA.  
\* La protection arrière doit être en plastique de type ~~monobloc~~ creux et ne doit présenter aucun danger pour la sécurité. La structure doit en outre être en plastique coulé sans garniture de mousse et l'épaisseur de la paroi doit être constante afin que sa résistance soit uniforme.  
\* Elle ne doit à aucun moment être située au-dessus du plan passant par le haut des pneus arrière.  
\* La(les) surface(s) de la protection arrière doit(vent) être uniforme(s) et lisse(s); la protection arrière ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux nécessaires à sa fixation et/ou présents lors de l'homologation.  
\* Ecart entre l'avant de la protection arrière et la surface des roues arrière 15 mm minimum, 50 mm maximum.  
\* Largeur minimum: 1 340 mm.  
\* Largeur maximum: celle de la largeur arrière hors-tout, à tout moment et dans toutes les conditions.  
\* Garde au sol: minimum 25 mm, maximum 60 mm en 3 emplacements minimum d'une largeur minimum de 200 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et l'axe médian du châssis.  
\* Elle doit être d'une hauteur de 200 mm minimum au-dessus du sol et présenter à l'arrière une surface verticale (+0°/-5°) de 100 mm minimum de haut immédiatement au-dessus de la garde au sol, mesurée en 3 emplacements minimum d'une largeur minimum de 200 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et l'axe médian du châssis (dessin technique n°2c en annexe).  
\* Porte-à-faux arrière: 400 mm maximum.  
\* L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum par des supports homologués avec la protection et réalisés en plastique, acier ou aluminium (éventuellement par un système souple) sur les 2 tubes principaux du châssis,

minimum thickness of 1.5 mm, both bars being connected with 2 tubes and welded together.  
\* Width of the lower bar: straight and 600 mm minimum in relation to the longitudinal axis of the kart.  
\* Height of the lower bar: 120 +/-20 mm from the ground.  
\* Width of the upper bar: straight and 1,000 mm minimum in relation to the longitudinal axis of the kart.  
\* Height of the upper bar: 230 +/-20 mm from the ground.  
\* The unit must be fixed to the frame in at least 2 points, possibly by a supple system, and must be 1,100 mm wide as a minimum; its maximum width : that of the overall rear width.  
\* Its ends may not have any angular part and shall comprise a bending with a minimum radius of 60 mm, including in the volume located immediately behind the wheel (anti-intrusion system).

#### 2.5.3 - Rear wheel protection

\* For all categories (except in Superkart), it is mandatory and homologated by the CIK-FIA after having passed the homologation tests.  
\* It is not permitted to modify the chassis to fit the rear protection (chassis modification only allowed by the Manufacturer of the chassis, in the respect of the Homologation Form and of possible Extensions).  
\* The design and functioning of the rear protection must be approved by the CIK-FIA Technical Working Group.  
\* The rear protection must be made of hollow plastic moulded ~~in one piece~~ and must not present any danger as regards safety. Furthermore, the structure must be moulded plastic without foam filling, and the wall thickness must be constant in order to provide uniform strength.  
\* It may under no circumstances be situated above the plane through the top of the rear tyres.  
\* The surface(s) of the rear protection must be uniform and smooth; the rear protection must not comprise holes or cuttings other than those necessary for its attachment and/or present at the homologation.  
\* Gap between the front of the rear protection and the rear wheels surface: 15 mm minimum, 50 mm maximum.  
\* Minimum width: 1,340 mm.  
\* Maximum width: that of the overall rear width, at any time and in all circumstances.  
\* Ground clearance: 25 mm minimum, 60 mm maximum in a minimum of 3 spaces of a width of 200 mm minimum, situated in the extension of the rear wheels and the centre line of the chassis.  
\* It must have a minimum height of 200 mm above the ground and have at the rear a vertical surface (+0°/-5°) with a minimum height of 100 mm immediately above the ground clearance, measured in a minimum of 3 spaces of a width of 200 mm minimum, situated in the extension of the rear wheels and the centre line of the chassis (technical drawing No. 2c appended).  
\* Rear overhang: 400 mm maximum.  
\* The unit must be attached to the frame in at least 2 points by supports homologated with the protection and made of plastic, steel or aluminium (possibly by a supple system) on the 2 main tubes of the chassis, or on the



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

ou sur le pare-chocs actuel (barre supérieure et barre anti-encastrement, Article 2.5.2), et il doit pouvoir être monté sur tous les châssis homologués (respect des cotes F homologuées variant de 620 à 700 mm).

\* L'utilisation d'un carénage arrière intégral répondant aux dimensions physiques du pare-chocs arrière rend facultatif le montage de la barre anti-encastrement et de la barre supérieure.

Dans toutes conditions, la protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des roues arrière.

**2.5.4 - Pare-chocs latéraux**

**2.5.4.1 - Circuits courts**

\* Ils doivent être composés d'une barre supérieure et d'une barre inférieure.

\* Ils doivent permettre la fixation de la carrosserie latérale obligatoire.

\* Ils doivent avoir un diamètre de 20 mm.

\* Ils doivent être fixés au châssis-cadre par 2 points.

\* Ces 2 fixations doivent être parallèles au sol et perpendiculaires à l'axe du châssis; elles doivent permettre un emboîtement (système de fixation au châssis-cadre) de 50 mm minimum des pare-chocs et être distantes de 500 mm.

\* Longueur rectiligne minimum des barres:

400 mm pour la barre inférieure

300 mm pour la barre supérieure.

\* Hauteur de la barre supérieure: 160 mm minimum par rapport au sol.

\* Leur largeur extérieure doit être par rapport à l'axe longitudinal du kart de:

500 +/- 20 mm pour la barre inférieure

500 +100/-20 mm pour la barre supérieure.

**2.5.4.2 - Circuits longs**

\* Les pare-chocs doivent consister en 2 éléments minimum: une barre supérieure montée parallèlement au-dessus d'une barre inférieure d'un diamètre de 18 mm minimum et d'une épaisseur de 1,5 mm minimum, en acier, reliées par 2 tubes et soudés entre elles, et représenter une surface plate, verticale.

\* Ils doivent être fixés au châssis-cadre par 2 points minimum.

\* Ces 2 fixations doivent être parallèles au sol et perpendiculaires à l'axe du châssis; elles doivent être distantes de 520 mm minimum.

\* Longueur rectiligne minimum des barres:

500 mm pour la barre inférieure

400 mm pour la barre supérieure.

\* Hauteur de la barre supérieure: 200 +/-20 mm minimum par rapport au sol.

\* Hauteur de la barre inférieure: 60 +/- 20 mm minimum par rapport au sol.

**2.6) PLANCHER (Circuits courts)**

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

Il doit être bordé latéralement par un tube ou un rebord empêchant les pieds du Pilote de glisser de la plate-forme. S'il est ajouré, les trous ne doivent pas avoir un diamètre

currently used bumper (upper bar and anti-interlocking bar, Article 2.5.2), and it must be possible to install it on all homologated chassis (respecting the homologated F dimensions which vary from 620 to 700 mm).

\* If a full rear fairing complying with the physical dimensions of the rear bumper is used, mounting the anti-interlocking bar and the upper bar is optional.

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

**2.5.4 - Side bumpers**

**2.5.4.1 - Short circuits**

\* They must be composed of an upper bar and of a lower bar.

\* They must allow the attachment of the mandatory side bodywork.

\* They must have a diameter of 20 mm.

\* They must be attached to the chassis-frame by 2 points.

\* These 2 attachments must be parallel to the ground and perpendicular to the axis of the chassis; they must allow a fitting (system of attachment to the chassis-frame) of the bumpers of 50 mm minimum, and they must be 500 mm apart.

\* Minimum straight length of the bars:

400 mm for the lower bar

300 mm for the upper bar.

\* Height of the upper bar: minimum 160 mm from the ground.

\* Their external width must be in relation to the longitudinal axis of the kart:

500 +/- 20 mm for the lower bar

500 +100/-20 mm for the upper bar.

**2.5.4.2 - Long circuits**

\* The bumper must consist in at least 2 steel elements : a steel upper bar mounted in parallel above a steel lower bar, with a minimum diameter of 18 mm and a minimum thickness of 1.5 mm, both bars being connected with 2 tubes and welded together, and presenting a vertical flat face.

\* They must be attached to the chassis-frame by 2 points minimum.

\* These 2 attachments must be parallel to the ground and perpendicular to the axis of the chassis; they must be 520 mm minimum.

\* Minimum straight length of the bars:

500 mm for the lower bar

400 mm for the upper bar.

\* Height of the upper bar: 200 +/-20 mm from the ground.

\* Height of the lower bar: 60 +/-20 mm from the ground.

**2.6) FLOOR TRAY (Short circuits)**

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

It must be laterally edged by a tube or a rim preventing the Driver's feet from sliding off the platform.

If it is perforated, the holes must not have a diameter of