



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **Immédiate**
Publié le : **28/07/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **Immediate**
Published on: **28/07/2008**

REGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

3.2) SÉCURITÉ DES ÉQUIPEMENTS

Le Pilote doit obligatoirement porter:

- * Un casque avec une protection efficace et incassable pour les yeux. Pour toutes les classes, les casques doivent être conformes aux prescriptions suivantes (Annexe 2):
 - Snell Foundation K98, SA2000, K2005 et SA 2005 (USA),
 - British Standards Institution BS6658-85 de type A et de type A/FR, y compris tous amendements (Grande-Bretagne),
 - SFI Foundation Inc., Spéc. SFI 31.1A et 31.2A (USA).Toute modification à la liste ci-dessus sera publiée au Bulletin de la CIK.
- Snell-FIA CMH, pour les Pilotes de moins de 15 ans (norme recommandée en **dès** 2008 et obligatoire en **2009 dès le 1.1.2010**).

Le poids des casques pourra être vérifié à tout moment pendant une épreuve et ne devra pas dépasser 1 800 g, ou 1 550 g pour les Juniors.
Remarque: certains matériaux de casques ne doivent ni être peints ni porter d'adhésifs. Conformément à l'Annexe L au Code Sportif International (Chapitre III, Article 1.2), toute adjonction d'artifices, aérodynamiques ou autres, aux casques est interdite si ceux-ci n'ont pas été homologués avec le casque concerné.

- * Une paire de gants couvrant totalement les mains.
- * Les combinaisons en tissu doivent être homologuées au «Niveau 2» par la CIK-FIA et porteront de façon visible le numéro d'homologation CIK-FIA. Elles doivent recouvrir tout le corps, jambes et bras compris. Les combinaisons restent valables 5 ans après leur date de fabrication et l'homologation (possibilité de production) est valable 5 ans.
- * Les combinaisons en cuir répondant aux normes définies par la FIM sont autorisées. Pour les épreuves sur circuits longs, les combinaisons en cuir sont obligatoires, répondant aux normes FIM (moto, épaisseur 1,2 mm), sans doublure intérieure ou, le cas échéant, uniquement avec une doublure intérieure en soie, coton ou nomex.
- * Les chaussures doivent être montantes et recouvrir les chevilles.

Article 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 - Formule A et 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

3.2) EQUIPMENT SAFETY

The Driver must wear:

- * A helmet with an efficient and unbreakable protection for the eyes. For all classes, helmets must comply with the following prescriptions (Appendix 2):
 - Snell Foundation K98, SA2000, K2005 and SA2005 (USA),
 - British Standards Institution A-type and A/FR-type BS6658-85, including any amendments (Great Britain),
 - SFI Foundation Inc., Spec. SFI 31.1A and 31.2A (USA).Any modification to the above list will be published in the CIK Bulletin.
- Snell-FIA CMH, for Drivers under 15 years old (standard recommended ~~in~~ **from** 2008 and mandatory ~~in~~ **from** **1.1.2010**).

The weight of helmets may be checked at any time during an event and must not be more than 1,800 g or 1,550 g for Juniors.

It must be noted that certain types of helmets must not be painted or carry adhesive material. In accordance with Appendix L to the International Sporting Code (Chapter III, Article 1.2), any addition of devices, whether aerodynamic or other, to helmets is forbidden if they have not been homologated with the helmet concerned.

- * A pair of gloves covering the hands completely.
- * Fabric overalls must have a «Level 2» homologation granted by the CIK-FIA bearing in a visible way the CIK-FIA homologation number. They must cover the whole body, legs and arms included. Overalls remain valid 5 years after their date of manufacturing and the homologation (i.e. the period during which they can be produced) is valid for 5 years.
- * Leather overalls complying with the standards defined by the FIM are authorised. For events on long circuits, leather overalls are mandatory, complying with the FIM standards (motorbikes, 1.2 mm thickness), without an internal lining or, should there be one, only with a silk, cotton or Nomex internal lining.
- * Boots must cover and protect the ankles.

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 - Formula A and 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



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **Immédiate**
Publié le : **08/07/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **Immediate**
Published on: **08/07/2008**

REGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

2.16.7 – Allumage

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

Pour les catégories KZ1, KZ2, FSA, FA, ICA, ICA-Junior, ICC-Sudam et ICC-Sudam-Junior, 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.

Pour les allumages dont le rotor est extérieur et 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.

2.17) 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, KZ2, FSA, FA et ICE: conduits de 30 mm maximum.

Pour les catégories KF4, KF3, KF2, KF1, ICC-Sudam, ICC-Sudam-Junior, ICA et ICA-Junior: conduits de 23 mm maximum.

En Superkart, les boîtes à air à volume variable sont interdites.

2.18) ÉCHAPPEMENT

En KF4, KF2, KZ2, KZ1, ICA et ICA-J, l'échappement doit être homologué.

Dans toutes les catégories (sauf en Superkart et ICE), l'échappement devra s'effectuer derrière le Pilote et ne pas se produire à une hauteur supérieure à 45 cm par rapport au sol.

La sortie du silencieux d'échappement, dont le diamètre extérieur devra être supérieur à 3 cm, ne devra pas excéder les limites définies aux Articles 2.4 et 2.5 (sauf en Superkart et ICE).

Il est interdit de faire passer l'échappement, de quelque façon que ce soit, par l'avant et par le plan où s'inscrit le Pilote assis dans sa position normale de conduite.

Tout système de «power valve» est interdit sauf en KF4, KF2, KF1 et Superkart Division 1.

2.19) BRUIT

2.19.1 – Contrôle des décibels

Pour réduire le bruit, des dispositifs de silencieux d'échappement efficaces sont obligatoires.

La limite du bruit en vigueur est de 100 dB/A maximum, y compris toutes tolérances et l'influence de l'environnement. Le bruit sera mesuré avec le moteur à un régime de

2.16.7 – Ignition

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

For the KZ1, KZ2, FSA, FA, ICA, ICA-Junior, ICC-Sudam and ICC-Sudam-Junior 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.

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.

2.17) INLET SILENCER

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

For the KZ1, KZ2, FSA, FA and ICE categories: ducts of 30 mm maximum.

For the KF4, KF3, KF2, KF1, ICC-Sudam, ICC-Sudam-Junior, ICA and ICA-Junior categories: ducts of 23 mm maximum.

In Superkart, variable volume air boxes are forbidden.

2.18) EXHAUST

In KF4, KF2, KZ2, KZ1, ICA and ICA-J, the exhaust must be homologated.

In all categories (except in Superkart and ICE), the exhaust system shall discharge behind the Driver and shall not operate at a height of more than 45 cm from the ground.

The exhaust silencer outlet, the external diameter of which must be more than 3 cm, must not exceed the limits defined under Articles 2.4 and 2.5 (except in Superkart and ICE).

It is forbidden for the exhaust in any way to pass forward and across the plane in which the Driver is seated in his normal driving position.

All systems of «power valve» are forbidden except in KF4, KF2, KF1 and Superkart Division 1.

2.19) NOISE

2.19.1 – Decibel checks

In order to reduce the noise, efficient exhaust silencers are compulsory.

The noise limit in force is 100 dB/A maximum, including all tolerances and the influence of the environment. The noise will be measured at an engine rotation of 7,500 t/min,



DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

Application : **Immédiate**
Publié le : **08/07/2008**

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Implementation: **Immediate**
Published on: **08/07/2008**

REGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

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

En KF4, KF3 et KF2 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 moment de la manifestation.

Il doit être allumé par temps de pluie sur décision de la Direction de Course.

2.28) BATTERIE

Seules les batteries étanches sans liquide (sans maintenance) sont autorisées pour alimenter exclusivement le démarreur et, en Superkart, le feu arrière, l'allumage et la pompe à eau. Elles doivent être placées à l'intérieur du périmètre du châssis 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

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

In KF4, KF3 and KF2 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 meeting.

It must be switched on in wet weather conditions on decision of Race Direction.

2.28) BATTERY

Only sealed, leak proof (maintenance free) batteries are allowed in order to feed the starter exclusively and, in Superkart, the rear light, the ignition and the water pump. They must be located within the chassis perimeter 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