

DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Application : **01/01/2023**

Publié le **30/06/2022**

Implementation: **01/01/2023**

Published on **30/06/2022**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

[...]

3.8 Enregistrement de données

L'enregistrement de données est autorisé, mais il doit se faire en fonction de la catégorie dans lequel le kart est engagé.

~~Tous les capteurs qui ne sont pas autorisés doivent être retirés pendant l'épreuve officielle.~~

Tous les capteurs autorisés doivent être connectés directement à l'enregistreur par des câbles.

[...]

[...]

3.8 Data logging

Data logging is allowed but must be done according to the category in which the kart is entered.

~~All sensors that are not permitted must be removed during the official event.~~

All permitted sensors must be connected directly to the logger via cables

[...]



texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Application : **01/07/2022**

Publié le **30/06/2022**

Implementation: **01/07/2022**

Published on **30/06/2022**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

[...]

ARTICLE 7: ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DU PILOTE

Le pilote doit porter à tout moment un casque et une combinaison homologués, ainsi que des gants, des chaussures montantes et une protection corporelle de karting.

Le port d'un foulard, d'un manchon ou de tout vêtement ample autour du cou, même à l'intérieur de la combinaison, n'est pas autorisé.

Les cheveux longs doivent être complètement contenus dans le casque.

7.1 Casques

Les casques doivent être conformes aux prescriptions suivantes:

Pour les pilotes de moins de 15 ans

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 et Snell-FIA CMR2016)

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

Pour les pilotes de plus de 15 ans

- Snell-Foundation K2010, K2015, K2020, SA2010, SAH2010, et SA2015 **et SA2020**

- FIA 8859-2015, FIA 8860-2004, FIA 8860-2010, FIA 8860-2018 et FIA 8860-2018-ABP

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 et Snell-FIA CMR2016)

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

Voir Annexe 11 pour les marquages.

[...]

[...]

ARTICLE 7: DRIVER SAFETY EQUIPMENT

The driver must at all times wear a homologated helmet and overall, as well as gloves, boots and a karting body protection.

Wearing a scarf, muff or any loose clothes around the neck, even inside the overalls, is not allowed.

Long hair must be completely contained in the helmet.

7.1 Helmets

Helmets must comply with the following prescriptions:

For drivers under 15 years old

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 and Snell-FIA CMR2016)

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

For drivers over 15 years old

- Snell-Foundation K2010, K2015, K2020, SA2010, SAH2010, and SA2015 **and SA2020**

- FIA 8859-2015, FIA 8860-2004, FIA 8860-2010, FIA 8860-2018 and FIA 8860-2018-ABP

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 and Snell-FIA CMR2016)

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

See Appendix 11 for markings.

[...]

DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Application : **01/07/2022**

Publié le **30/06/2022**

Implementation: **01/07/2022**

Published on **30/06/2022**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

[...]

10.12 Carburateur

Carburateur à cuve avec diffuseur de type Venturi et alésage maximum de 18 mm, homologué par la CIK-FIA.

Tous les composants spécifiés dans la FH doivent être correctement installés et fonctionner correctement.

La pompe à carburant est homologuée avec le carburateur et ne doit pas être modifiée. Cela signifie que le carburateur et la pompe à carburant doivent être identiques en tous points à la FH et aux pièces scellées lors de l'inspection d'homologation (dans des tolérances de fabrication raisonnables).

[...]

[...]

10.12 Carburettor

Floating chamber carburettor with a Venturi type diffuser and a maximum bore of 18 mm, homologated by the CIK-FIA.

All the components specified in the HF must be correctly installed and properly functioning.

The fuel pump is homologated with the carburettor and must remain unmodified. This means that the carburettor and fuel pump must be identical in every respect to the HF and the parts sealed at the homologation inspection (within reasonable manufacturing tolerances).

[...]



DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

DECISIONS OF THE CIK-FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

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

Application : **01/07/2022**

Publié le **30/06/2022**

Implementation: **01/07/2022**

Published on **30/06/2022**

RÈGLEMENT TECHNIQUE
TECHNICAL REGULATIONS

VOIR PAGES SUIVANTES
RÈGLEMENT TECHNIQUE / OK-N

SEE FOLLOWING PAGES
TECHNICAL REGULATIONS / OK-N



Article 1	Classification
Article 2	Définitions
Article 3	Prescriptions générales
Article 4	Règlement général du châssis
Article 5	Règlement général du moteur
Article 6	Homologation, agréments et contrôles
Article 7	Équipement de sécurité du pilote
Article 8	Règlement du Groupe 1
Article 9	Règlement du Groupe 2
Article 10	Règlement du Groupe 3
Article 11	Règlement du Groupe 4

Annexes et dessins techniques

Seul le texte anglais fait foi.

L'utilisation du genre masculin a été adoptée pour faciliter la lecture et n'a aucune intention discriminatoire.

ARTICLE 1: CLASSIFICATION

Catégories et classes

Les karts utilisés en compétition sont répartis dans les catégories et classes suivantes:

Groupe 1	
KZ	Cylindrée de 125 cm ³
Groupe 2	
KZ2	Cylindrée de 125 cm ³
OK	Cylindrée de 125 cm ³
OK-N	Cylindrée de 125 cm ³
OK-Junior	Cylindrée de 125 cm ³
Groupe 3	
Mini	Cylindrée de 60 cm ³
Groupe 4	
Superkart	Cylindrée de 250 cm ³

ARTICLE 2: DÉFINITIONS

Les définitions et abréviations énumérées ci-dessous complètent celles figurant dans le Code Sportif International. Elles sont généralement utilisées dans tous les Règlements et Annexes.

FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
CIK-FIA	Commission Internationale de Karting
FIA Karting	Championnat organisé par la CIK-FIA
ASN	Fédération Nationale ou Club reconnu par la FIA comme détenteur du pouvoir sportif dans un pays
FA	Fiche d'agrément
FH	Fiche d'homologation
RH	Règlement d'homologation
RS	Règlement sportif
DT	Dessin technique
RT	Règlement technique
KZ	Championnat FIA Karting selon le Règlement KZ

Article 1	Classification
Article 2	Definitions
Article 3	General Prescriptions
Article 4	General Chassis Regulations
Article 5	General Engine Regulations
Article 6	Homologation, Approvals and Controls
Article 7	Driver Safety Equipment
Article 8	Group 1 Regulations
Article 9	Group 2 Regulations
Article 10	Group 3 Regulations
Article 11	Group 4 Regulations

Appendices and technical drawings

Only the English text is deemed authentic.

The use of the masculine gender has been adopted to facilitate reading and has no discriminatory intent.

ARTICLE 1: CLASSIFICATION

Categories and classes

Karts used in competition are divided into the following categories and classes:

Group 1	
KZ	Cylinder capacity of 125 cm ³
Group 2	
KZ2	Cylinder capacity of 125 cm ³
OK	Cylinder capacity of 125 cm ³
OK-N	Cylinder capacity of 125 cm ³
OK-Junior	Cylinder capacity of 125 cm ³
Group 3	
Mini	Cylinder capacity of 60 cm ³
Group 4	
Superkart	Cylinder capacity of 250 cm ³

ARTICLE 2: DEFINITIONS

The definitions and abbreviations listed below supplement those featuring in the International Sporting Code. They are generally used in all Regulations and Appendices.

FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
CIK-FIA	Commission Internationale de Karting
FIA Karting	Championship organised by the CIK-FIA
ASN	National Federation or Club recognised by the FIA as the holder of the sporting power in a country
AF	Approval form
HF	Homologation form
HR	Homologation regulations
SR	Sporting regulations
TD	Technical drawing
TR	Technical regulations
KZ	FIA Karting Championship according to the KZ

KZ2	Championnat FIA Karting selon le Règlement KZ2	Regulations KZ2	FIA Karting Championship according to the KZ2 Regulations
OK	Championnat FIA Karting selon le Règlement OK	OK	FIA Karting Championship according to the OK Regulations
OK-Junior	Championnat FIA Karting selon le Règlement OK-Junior	OK-Junior	FIA Karting Championship according to the OK-Junior Regulations
Superkart	Championnat FIA Karting selon le Règlement Superkart	Superkart	FIA Karting Championship according to the Superkart Regulations
OK-N	Classe nationale selon le Règlement OK-N	OK-N	National class according to the OK-N Regulations
Mini	Classe nationale selon le Règlement Mini	Mini	National class according to the Mini Regulations

ARTICLE 9: RÈGLEMENT DU GROUPE 2

9.1 Châssis

Tous les châssis du Groupe 2 doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le châssis. L'homologation des châssis a lieu tous les trois ans.

9.1.1 Dimensions du châssis

Groupe 2

Empattement: 101-107 cm.

Voie: au moins 2/3 de l'empattement utilisé.

Largeur hors-tout: maximum 140 cm.

Hauteur: maximum 65 cm depuis le sol, sans le siège.

Le châssis doit respecter à tout moment les dimensions indiquées.

Aucune pièce ne doit dépasser le quadrilatère formé par le carénage avant, les roues et la protection des roues arrière.

9.1.2 Caractéristiques du châssis

Les modifications du cadre de châssis (p.ex. la position des tubes) ne sont autorisées que dans les limites des dimensions décrites dans la FH. Les coudes de tube ne peuvent être déplacés que sur le tube où ils sont indiqués dans la FH.

9.2 Arbre arrière

Diamètre extérieur maximum de 50 mm (épaisseur de la paroi selon l'Article 4.2.2).

9.3 Capacité du réservoir de carburant

Minimum 8 litres.

9.4 Pare-chocs

Les protections frontales et latérales sont obligatoires. Elles doivent être réalisées en tubes ronds d'acier magnétique et être homologuées avec la carrosserie. En l'absence d'un pare-chocs arrière, une protection des roues arrière homologuée est obligatoire.

9.4.1 Pare-chocs avant

Voir Article 8.4.1.

9.4.2 Pare-chocs latéraux

Voir Article 8.4.2.

9.5 Carrosserie

Voir Article 8.5.

ARTICLE 9: GROUP 2 REGULATIONS

9.1 Chassis

All Group 2 chassis have to be homologated by the CIK-FIA. A HF is issued after a homologation inspection and must be supplied with the chassis. Chassis homologation takes place every three years.

9.1.1 Chassis dimensions

Group 2

Wheelbase: 101-107 cm.

Track: at least 2/3 of the wheelbase used.

Overall width: maximum 140 cm.

Height: 65 cm maximum from the ground, without the seat.

The chassis must respect at all times the dimensions given.

No part may protrude beyond the quadrangle formed by the front fairing, the wheels and the rear wheel protection.

9.1.2 Chassis characteristics

Modifications to the chassis frame (e.g. position of tubes) are only allowed within the dimensions described in the HF. Tube bends are allowed to be moved only on the tube where they were shown in the HF.

9.2 Rear axle

Maximum 50 mm outside diameter (wall thickness according to Article 4.2.2).

9.3 Fuel tank capacity

8 litres minimum.

9.4 Bumpers

Front and side protections are compulsory. They must be made of magnetic steel round tubing and be homologated with the bodywork. In the absence of a rear bumper, a homologated rear wheel protection is mandatory.

9.4.1 Front bumper

See Article 8.4.1.

9.4.2 Side bumpers

See Article 8.4.2.

9.5 Bodywork

See Article 8.5.

9.5.1 Matériau

Voir Article 4.10.2.

9.5.2 Carénage avant

Voir Article 8.5.2.

9.5.3 Panneau avant

Voir Article 8.5.3.

9.5.4 Carrosserie latérale

Voir Article 8.5.4.

9.5.5 Protection des roues arrière

Voir Article 8.5.5.

9.6 Freins

Tous les freins dans le Groupe 2 doivent être homologués par la CIK-FIA. Les types de freins suivants doivent être utilisés:

2WP dans les classes OK/OK-Junior;

4WP dans la classe KZ2.

9.7 Roues

Dans les Groupes 1 et 2, seules les jantes de 5 pouces sont autorisées avec des pneus de 5 pouces homologués par la CIK-FIA. Voir les Articles 4.13-4.15 du RT.

9.8 Enregistrement de données

Les données suivantes peuvent être enregistrées:

- le régime du moteur par induction sur le câble HT de la bougie d'allumage;

- deux températures;

- la vitesse d'une roue;

- un accéléromètre X/Y/Z; et

- les données GPS et les temps au tour.

Si une sonde de température d'échappement est utilisée comme l'une des températures, elle doit être montée à l'emplacement spécifié dans les DT n° 2.9 (OK) et DT n° 2.10 (OK-Junior).

En KZ2, l'utilisation d'une sonde de température dans le collecteur d'échappement est libre. Cependant, elle ne doit pas modifier l'échappement homologué ou les dimensions réglementaires du collecteur.

9.9 Masse du kart

Total (pilote compris)

OK

Minimum 145 kg

OK-N

Minimum 155 kg

OK-Junior

Minimum 140 kg

KZ2

Minimum 175 kg

Kart (sans carburant)

Minimum 70 kg

Minimum 70 kg

Minimum 70 kg

9.5.1 Material

See Article 4.10.2.

9.5.2 Front fairing

See Article 8.5.2.

9.5.3 Front panel

See Article 8.5.3.

9.5.4 Side bodywork

See Article 8.5.4.

9.5.5 Rear wheel protection

See Article 8.5.5.

9.6 Brakes

All brakes in Group 2 must be homologated by the CIK-FIA. The following brake types must be used:

2WP in the OK/OK-Junior classes;

4WP in the KZ2 class.

9.7 Wheels

In Groups 1 & 2, only 5-inch rims are allowed with CIK-FIA homologated 5-inch tyres. See Articles 4.13-4.15 of the TR.

9.8 Data logging

The following data may be logged:

- the engine revs by induction on the spark plug HT cable;

- two temperatures;

- the speed of one wheel;

- an X/Y/Z accelerometer; and

- GPS data and lap times.

If an exhaust temperature sensor is used as one of the temperatures, it must be fitted in the location specified in TD n° 2.9 (OK) and TD n° 2.10 (OK-Junior).

In KZ2, the use of a temperature sensor in the exhaust manifold is free. However, it must not modify the homologated exhaust or the regulatory dimensions of the manifold.

9.9 Mass of kart

Total (incl. driver)

OK

145 kg minimum

OK-N

Minimum 155 kg

OK-Junior

140 kg minimum

KZ2

175 kg minimum

Kart (without fuel)

70 kg minimum

Minimum 70 kg

70 kg minimum

9.10 Moteur KZ

Tous les moteurs KZ doivent être homologués par la CIK-FIA.

Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le moteur. L'homologation des moteurs a lieu tous les trois ans.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours correspondre aux photographies, dessins, matériaux et dimensions physiques décrits dans la FH.

9.10.1 Caractéristiques du moteur

9.10 KZ engine

All KZ engines must be homologated by the CIK-FIA. A HF is issued after a homologation inspection and must be supplied with the engine. Engine homologation takes place every three years.

The original parts of the homologated engine must always correspond to the photographs, drawings, materials and physical dimensions described in the HF.

9.10.1 Engine characteristics

Moteur monocylindre de 125 cm³ avec admission à clapets et boîte de vitesses, refroidi par eau, avec un circuit de refroidissement pour le carter, le cylindre et la culasse.

Il ne doit pas être possible de séparer la boîte de vitesses du moteur. Le carter du moteur doit être constitué de deux parties (verticales ou horizontales).

Angle de l'orifice d'échappement limité à un maximum de 199 °, mesuré au niveau du bord de l'orifice selon la méthode décrite à l'Annexe 3.

Volume de la chambre de combustion: 11 cm³ minimum, mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe 2.

Couvercle de boîte à clapets: libre.

Boîte de vitesses comprenant le rapport primaire homologué avec le moteur. Pour la vérification des rapports, voir Annexe 1.

Commande manuelle mécanique de la boîte de vitesses.

9.10.2 Modifications

Toutes les modifications de l'intérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf:

- la course;
- l'alésage (en dehors des limites maximums);
- l'axe de la bielle;
- le nombre de conduits de transfert et d'orifices d'admission dans le cylindre et le carter moteur;
- le nombre d'orifices et de conduits d'échappement;
- la boîte à clapets (dimensions et dessin); et
- les inserts dans le carter et/ou le cylindre, à l'exception de ceux destinés aux paliers du vilebrequin et aux éléments de fixation (trous percés, chevilles).

Toutes les modifications de l'extérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf:

- le nombre de carburateurs; et
- l'aspect extérieur du moteur monté.

Ne sont pas considérées comme des modifications de l'aspect extérieur du moteur: l'ajustement des raccords de refroidissement, la modification de la couleur des pièces et la modification des fixations (y compris, mais sans s'y limiter, celles du carburateur, de la bobine d'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même), à condition que leur position homologuée ne soit pas modifiée.

9.11 Moteurs OK/OK-Junior

Tous les moteurs OK et OK-Junior doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le moteur.

L'homologation des moteurs a lieu tous les trois ans.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours correspondre aux photographies, dessins, matériaux et dimensions physiques décrits dans la FH.

9.11.1 Caractéristiques du moteur

Moteur monocylindre de 125 cm³ à deux temps, à entraînement direct et admission à clapet, refroidi par eau, avec circuit de refroidissement pour le carter, le cylindre et la culasse.

Les angles des orifices d'échappement sont mesurés au niveau du bord de l'orifice, conformément à la méthode décrite à l'Annexe 3. Ils sont limités à:

OK/OK-N Maximum 194 °

OK-Junior Maximum 170 °

Le volume de la chambre de combustion est mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe 2.

OK Minimum 9 cm³

OK-N Minimum 10 cm³

OK-Junior Minimum 12 cm³

Water-cooled 125 cm³ single-cylinder engine with a reed-valve intake and a gearbox, with one cooling circuit for the crankcase, cylinder and head.

It must not be possible to separate the gearbox from the engine. The engine case must be made of two parts (vertical or horizontal).

Exhaust port angle limited to maximum 199 °, measured at the level of the port edge in accordance with the method described in Appendix 3.

Volume of the combustion chamber: 11 cm³ minimum, measured in accordance with the method described in Appendix 2.

Reed-valve cover: free.

Gearbox including the primary gear homologated with the engine. To control the ratios, see Appendix 1.

Hand-operated mechanical gearbox control.

9.10.2 Modifications

All modifications to the inside of the homologated engine are allowed, except:

- the stroke;
- the bore (outside the maximum limits);
- the connecting rod centreline;
- the number of transfer ducts and inlet ports in the cylinder and crankcase;
- the number of exhaust ports and ducts;
- the reed-valve box (dimensions and drawing); and
- inserts in the crankcase and/or cylinder, except those for crankshaft bearings and fixing elements (drilled holes, dowels).

All modifications to the outside of the homologated engine are allowed, except:

- the number of carburettors; and
- the external appearance of the fitted engine.

The following are not considered to be modifications to the appearance of the engine: trimming of the cooling connections, modification of the colour of the parts and modification of the attachments (including but not limited to those of the carburettor, ignition coil, exhaust, clutch or engine itself) provided that their homologated position is not modified.

9.11 OK/OK-Junior engines

All OK and OK-Junior engines must be homologated by the CIK-FIA. A HF is issued after a homologation inspection and must be supplied with the engine. Engine homologation takes place every three years.

The original parts of the homologated engine must always correspond to the photographs, drawings, materials and physical dimensions described in the HF.

9.11.1 Engine characteristics

Direct drive water-cooled 125 cm³ single cylinder two-stroke reed valve engine, with one cooling circuit for the crankcase, cylinder and head.

Exhaust ports angles are measured at the level of the port edge, in accordance with the method described in Appendix 3. They are limited to:

OK/OK-N 194 ° maximum

OK-Junior 170 ° maximum

The combustion chamber volume is measured in accordance with the method described in Appendix 2.

OK 9 cm³ minimum

OK-N 10 cm³ minimum

OK-Junior 12 cm³ minimum

La soupape de décompression, qui est obligatoire, doit être montée sur le dessus de la culasse.

En OK, une soupape de puissance monotype spécifique est autorisée. Elle doit être conforme au DT n° 2.8 et être homologuée avec le moteur.

Un maximum de 4% de lubrifiant ajouté au carburant est autorisé.

9.11.2 Modifications

Toutes les modifications de l'intérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf:

- la course;
- l'alésage (en dehors des limites maximums);
- l'axe de la bielle;
- le nombre de conduits de transfert et d'orifices d'admission dans le cylindre et le carter moteur;
- le nombre d'orifices et de conduits d'échappement;
- la boîte à clapets (dimensions et dessin);
- les inserts dans le carter et/ou le cylindre, à l'exception de ceux destinés aux paliers du vilebrequin et aux fixations (trous percés, chevilles); et
- tout traitement de surface de la chemise du cylindre, y compris, mais sans s'y limiter, un traitement chimique ou l'ajout d'un revêtement.

Les restrictions prévues par les règlements particuliers doivent être respectées.

Toutes les modifications de l'extérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf:

- le nombre de carburateurs (utilisation obligatoire d'un carburateur homologué); et
- l'aspect extérieur du moteur monté.

Ne sont pas considérées comme des modifications de l'aspect extérieur du moteur: l'ajustement des raccords de refroidissement, la modification de la couleur des pièces et la modification des fixations (y compris, mais sans s'y limiter, celles du carburateur, de la bobine d'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même), à condition que leur position homologuée ne soit pas modifiée.

9.12 Carburateur

9.12.1 Carburateur KZ

Carburateur avec diffuseur de type Venturi en aluminium, d'un diamètre maximum de 30 mm.

Le carburateur doit rester strictement d'origine. Les seuls réglages autorisés sont ceux de la glissière, de l'aiguille, des flotteurs, de la chambre de flotteur, de la tige d'aiguille, des gicleurs et du kit d'aiguilles, à condition que toutes les pièces échangées soient d'origine. Le filtre à essence incorporé et la plaque (pièce n° 28 sur le DT n° 2.5 annexé) peuvent être retirés; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.

Un robinet de carburant peut être utilisé après le carburateur pour régler le débit de carburant.

Pour les Championnats, Coupes et Trophées de Karting de la FIA, un seul fournisseur de carburateurs est désigné suite à un appel d'offres.

9.12.2 Carburateur OK/OK-Junior

Les carburateurs à papillon homologués avec deux vis de réglage sont autorisés.

Diamètre du carburateur:

OK Maximum 24 mm

OK-Junior Maximum 20 mm

Les dimensions et la forme du conduit d'admission décrites dans

The decompression valve, which is mandatory, must be fitted on top of the cylinder head.

In OK, a specific monotype power valve is allowed. It must comply with TD n° 2.8 and be homologated with the engine.

A maximum 4% of lubricant added to the fuel is allowed.

9.11.2 Modifications

All modifications to the inside of the homologated engine are allowed, except:

- the stroke;
- the bore (outside the maximum limits);
- the connecting rod centreline;
- the number of transfer ducts and inlet ports in the cylinder and crankcase;
- the number of exhaust ports and ducts;
- the reed-valve box (dimensions and drawing);
- inserts in the crankcase and/or cylinder, except those for crankshaft bearings and attachments (drilled holes, dowels); and
- any surface treatment of the cylinder liner, including, but not limited to, chemical treatment or the addition of a coating.

Restrictions set out in specific regulations must be respected.

All modifications to the outside of the homologated engine are allowed, except:

- the number of carburettors (mandatory use of one homologated carburettor); and
- the external appearance of the fitted engine.

The following are not considered to be modifications to the appearance of the engine: trimming of the cooling connections, modification of the colour of the parts and modification of the attachments (including but not limited to those of the carburettor, ignition coil, exhaust, clutch or engine itself) provided that their homologated position is not modified.

9.12 Carburettor

9.12.1 KZ carburettor

Venturi type diffuser carburettor made of aluminium, with a maximum diameter of 30 mm.

The carburettor must remain strictly original. The only settings allowed may be made to the slide, needle, floaters, float chamber, needle shaft (spray), jets and needle kit, subject to all the interchanged parts being original. The incorporated petrol filter and plate (part n° 28 on TD n° 2.5 appended) may be removed; if they are kept, they must be original.

A fuel tap may be used after the carburettor to adjust the fuel flow.

For FIA Karting Championships, Cups and Trophies, a single carburettor supplier is designated following an invitation to tender.

9.12.2 OK/OK-Junior carburettor

Homologated butterfly carburettors with two set screws are allowed.

Diameter of carburettor:

OK 24 mm maximum

OK-Junior 20 mm maximum

The dimensions and shape of the inlet duct described in the HF

la FH doivent rester strictement d'origine. La forme du conduit d'admission doit être conforme à l'outillage fourni par le fabricant à des fins de contrôle.

Tous les autres trous non dimensionnés ou rainures de fraisage à l'intérieur ou à l'extérieur du corps du carburateur doivent être identiques en nombre et en disposition à la FH.

En cas d'utilisation d'un carburateur homologué KF2 ou KF3 (même diamètre et deux vis de réglage), celui-ci doit rester strictement d'origine. Cela signifie que le carburateur doit être en tous points identique au carburateur utilisé par la CIK-FIA.

9.12.3 Carburateur OK-N

Tous les carburateurs doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le carburateur.

Les pièces d'origine du carburateur homologué doivent toujours correspondre aux photographies, dessins, matériaux et dimensions physiques décrits dans la FH.

1, Un carburateur en aluminium à cuve avec diffuseur de type venturi et alésage maximum de 30 mm.

Le carburateur doit rester strictement d'origine. Les seuls réglages autorisés sont ceux de la glissière, de l'aiguille, des flotteurs, de la chambre de flotteur, de la tige d'aiguille, des gicleurs et du kit d'aiguilles, à condition que toutes les pièces échangées soient d'origine. Le filtre à essence incorporé et la plaque (pièce n° 28 sur le DT n° 2.5 annexé) peuvent être retirés ; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.

Un robinet de carburant peut être utilisé après le carburateur pour régler le débit de carburant.

2, Un carburateur à papillon avec un alésage maximum de 24 mm et deux vis de réglage et des gicleurs.

Les dimensions et la forme du conduit d'admission décrites dans la FH doivent rester strictement d'origine. La forme du conduit d'admission doit être conforme à l'outillage fourni par le fabricant à des fins de contrôle.

Tous les autres trous non dimensionnés ou rainures de fraisage à l'intérieur ou à l'extérieur du corps du carburateur doivent être identiques en nombre et en disposition à la FH.

Il appartient à l'ASN de décider du type de carburateur (à chambre à flotteur ou à papillon) à utiliser. Le type choisi doit être indiqué dans le Règlement technique final de la Série, pour éviter tout doute.

9.13 Silencieux d'admission

Tous les moteurs en Groupe 2 doivent être pourvus d'un silencieux d'admission homologué par la CIK-FIA

9.13.1 Silencieux d'admission KZ

Ils doivent avoir des conduits d'un diamètre maximum de 30 mm.

9.13.2 Silencieux d'admission OK/OK-N/OK-Junior

Ils doivent avoir deux conduits d'un diamètre maximum de 23 mm.

9.14 Système d'allumage

Tous les moteurs en Groupe 2 doivent être pourvus d'un système d'allumage homologué par la CIK-FIA.

9.14.1 Système d'allumage KZ

Il doit être de type analogique, sans système de calage variable

must remain strictly original. The shape of the inlet duct must comply with the tooling supplied by the manufacturer for control purposes.

All other unsized holes or milling grooves inside or outside the carburettor body must be identical in number and arrangement to the HF.

In the event that a homologated KF2 or KF3 carburettor is used (same diameter and two set screws), it must remain strictly original. This means that the carburettor must be identical in every respect to the carburettor used by the CIK-FIA.

9.12.3 OK-N carburettor

All carburettors shall be homologated by the CIK-FIA. An HF is issued after a homologation inspection and must be supplied with the carburettor.

The original parts of the homologated carburettor must always correspond to the photographs, drawings, materials and physical dimensions described in the HF.

1, A floating chamber carburettor made of aluminium with a venturi type diffuser and a maximum diameter of 30 mm.

The carburettor must remain strictly original. The only settings allowed may be made to the slide, needle, floaters, float chamber, needle shaft (spray), jets and needle kit, subject to all the interchanged parts being original. The incorporated petrol filter and plate (part no. 28 on TD no. 2.5 appended) may be removed; if they are kept, they must be original.

A fuel tap may be used after the carburettor to adjust the fuel flow.

2, A butterfly carburettor with a maximum bore of 24 mm and two needles and jets.

The dimensions and shape of the inlet duct described in the HF must remain strictly original. The shape of the inlet duct must comply with the tooling supplied by the manufacturer for control purposes.

All other unsized holes or milling grooves inside or outside the carburettor body must be identical in number and arrangement to the HF.

It is up to the ASN to decide which carburettor type (float chamber or butterfly) to utilise. The selected type must be stated in the final Series' Technical Regulations, for avoidance of doubt.

9.13 Intake silencer

All engines in Group 2 must be fitted with an intake silencer homologated by CIK-FIA.

9.13.1 KZ intake silencer

They must have ducts with a 30 mm maximum diameter.

9.13.2 OK/OK-N/OK-Junior intake silencer

They must have two ducts with a 23 mm maximum diameter.

9.14 Ignition system

All engines in Group 2 must be fitted with an ignition system homologated by the CIK-FIA.

9.14.1 KZ ignition system

It must be of the analogue type, without any variable timing

(calage de l'avance et du retard).

Une masse peut être ajoutée au rotor d'allumage. Elle doit être solidement fixée par au moins deux vis, sans aucune modification du rotor homologué.

9.14.2 Système d'allumage OK/OK-N/OK-Junior

Il doit être de type numérique, non programmable, avec un limiteur de régime intégré:

OK	Maximum 16'000 tr/min
OK-N	Maximum 15'000 tr/min
OK-Junior	Maximum 14'000 tr/min

9.15 Échappement

9.15.1 Échappement KZ

Tous les moteurs KZ doivent être pourvus de l'échappement homologué avec le moteur et décrit dans la FH.

9.15.2 Échappement OK/OK-N

En OK et OK-N, l'échappement doit être conforme au DT n° 2.9. La distance entre le piston et l'entrée de l'échappement est libre.

9.15.3 Échappement OK-Junior

En OK-Junior, l'échappement doit être conforme au DT n° 2.10. La distance entre le piston et l'entrée de l'échappement est libre.

Pour les classes OK/OK-Junior dans les Championnats, Coupes et Trophées de Karting de la FIA, un seul fournisseur d'échappement est désigné suite à un appel d'offres.

9.16 Silencieux d'échappement

9.16.1 Silencieux d'échappement KZ

L'utilisation d'un silencieux d'échappement homologué par la CIK-FIA est obligatoire. Le montage de l'échappement et du silencieux doit être effectué conformément au DT n° 2.7.

9.16.2 Silencieux d'échappement OK/OK-N

En OK et OK-N, le silencieux d'échappement doit être conforme au DT n° 2.9.

9.16.3 Silencieux d'échappement OK-Junior

En OK-Junior, le silencieux d'échappement doit être conforme au DT n° 2.10.

9.17 Radiateur

En OK/OK-N/OK-Junior, un seul radiateur est autorisé.

9.18 Transmission

La chaîne et les pignons sont libres.

Le pignon fixé sur l'arbre arrière peut être recouvert de disques en plastique pour protéger la chaîne. Ceux-ci peuvent être en plastique ou en matériau composite.

system (timing of advance and delay).

A mass may be added to the ignition rotor. It must be securely attached by at least two screws, without any modifications to the homologated rotor.

9.14.2 OK/OK-N/OK-Junior ignition system

It must be of the digital type, non-programmable, with an integrated rev limiter:

OK	16,000 rpm maximum
OK-N	15,000 rpm maximum
OK-Junior	14,000 rpm maximum

9.15 Exhaust

9.15.1 KZ exhaust

All KZ engines must be fitted with the exhaust homologated with the engine and described in the HF.

9.15.2 OK/OK-N exhaust

In OK and OK-N, the exhaust must be monotype and comply with TD n° 2.9. The distance between the piston and the exhaust inlet is free.

9.15.3 OK-Junior exhaust

In OK-Junior, the exhaust must be monotype and comply with TD n° 2.10. The distance between the piston and the exhaust inlet is free.

For the OK/OK-Junior classes in FIA Karting Championships, Cups and Trophies, a single exhaust supplier is designated following an invitation to tender.

9.16 Exhaust silencer

9.16.1 KZ exhaust silencer

Use of a CIK-FIA homologated exhaust silencer is mandatory. Fitting of the exhaust and silencer must be done according to TD n° 2.7.

9.16.2 OK/OK-N exhaust silencer

In OK and OK-N, the exhaust silencer must comply with TD no. 2.9.

9.16.3 OK-Junior exhaust silencer

In OK-Junior, the exhaust silencer must comply with TD n° 2.10.

9.17 Radiator

In OK/OK-N/OK-Junior, only one radiator is allowed.

9.18 Gearing

The chain and sprockets are free.

The sprocket fixed on the rear axle may be covered by plastic discs to protect the chain. These may be made of plastic or composite material.

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

Application : **01/07/2022**
Publié le **30/06/2022**

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

Implementation: **01/07/2022**
Published on **30/06/2022**

RÈGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

Annexe 2

Mesure du volume de la chambre de combustion

Méthode générale de mesure du volume de la chambre de combustion

Faites retirer le moteur du châssis.
Attendez que le moteur soit à température ambiante.
Faites retirer la culasse pour vérifier la saillie de la bougie d'allumage.
Faites retirer la bougie d'allumage (vérifiez la cote de 18,5 mm).
Vissez le « plug insert » (voir DT n° 1.3) à la place de la bougie d'allumage. Lorsqu'il est serré sur la culasse, le « plug insert » ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Il doit être fixé au cylindre exactement de la même manière que la bougie de 18,5 mm.
À l'aide de graisse, rendez étanche une partie du piston et la périphérie du cylindre.
Placez le piston au point mort haut et bloquez le vilebrequin.
Éliminez soigneusement tout excès de graisse.
Faites replacer la culasse et faites-la visser au couple recommandé par le fabricant.
À l'aide d'une burette graduée de laboratoire (mécanique ou électronique), remplissez la chambre de combustion avec de l'huile de type Dextron VI, en veillant à ce qu'elle atteigne le haut du « plug insert ».

Méthode alternative de mesure du volume de la chambre de combustion

Faites retirer le moteur du châssis.
Attendez que le moteur soit à température ambiante.
Faites retirer la bougie d'allumage (vérifiez la cote de 18,5 mm).
Vissez le « plug insert » (voir DT n° 1.3) à la place de la bougie d'allumage. Il doit être fixé au cylindre exactement de la même manière que la bougie de 18,5 mm.
Placez le piston au point mort haut et bloquez le vilebrequin.
À l'aide d'une burette graduée de laboratoire (mécanique ou électronique), remplissez la chambre de combustion avec de l'huile de type Dextron VI, en veillant à ce qu'elle atteigne le haut du « plug insert ».
En cas de divergence avec la valeur mesurée, éliminez toute trace de l'huile utilisée lors du premier contrôle, puis effectuez la procédure complète selon la méthode standard décrite ci-dessus.

Appendix 2

Measuring the combustion chamber volume

General method for measuring the combustion chamber volume

Have the engine removed from the chassis.
Wait until the engine is at ambient temperature.
Have the cylinder head removed to control the protrusion of the spark plug.
Have the spark plug removed (check the 18.5 mm dimension).

Screw the plug insert (see TD n° 1.3) in place of the spark plug. When tightened on the cylinder head, the plug insert must not protrude beyond the upper part of the combustion chamber dome. It must be fixed to the cylinder in exactly the same way as the 18.5 mm spark plug.
Using grease, seal a portion of the piston and the periphery of the cylinder.
Place the piston at top dead centre and lock the crankshaft.
Carefully remove any excess grease.
Have the cylinder head placed back and screwed in at the torque recommended by the manufacturer.
With a laboratory graduated burette (mechanical or electronic), fill the combustion chamber with Dextron VI type oil, ensuring that it reaches the top of the plug insert.

Alternative method for measuring the combustion chamber volume

Have the engine removed from the chassis.
Wait until the engine is at ambient temperature.
Have the spark plug removed (check the 18.5 mm dimension).

Screw the plug insert (see TD n° 1.3) in place of the spark plug. It must be fixed to the cylinder in exactly the same way as the 18.5 mm spark plug.
Place the piston at top dead centre and lock the crankshaft.
With a laboratory graduated burette (mechanical or electronic), fill the combustion chamber with Dextron VI type oil, ensuring that it reaches the top of the plug insert.

In case of a discrepancy with the measured value, remove all traces of the oil used during the first control and then perform the complete procedure according to the standard method described above.

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

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

Application : **01/07/2022**
 Publié le **30/06/2022**

Implementation: **01/07/2022**
 Published on **30/06/2022**

ANNEXES AU REGLEMENT TECHNIQUE
 APPENDICES TO THE TECHNICAL REGULATIONS

Annexe 3

Mesure des angles d'ouverture

Méthode générale de mesure des angles d'ouverture

3.1 Groupes 1, 2 et 4

Afin de rendre la mesure plus précise, la "cale de mesure des angles d'ouverture", une cale de 5 mm de large et de 0,20 mm d'épaisseur (voir DT n° 1.4), doit être utilisée pour établir le début et la fin de la mesure.

Echappement : la cale (D) sera placée entre le bord de la partie supérieure du segment de piston ou du piston (A) et son intersection avec le bord le plus haut (C) de l'orifice d'échappement. saisie au niveau de l'axe de la corde de chaque orifice, entre le bord de la partie supérieure du segment de piston ou du piston et son intersection avec le bord de l'orifice d'admission ou d'échappement.

La mesure commence en pressant très légèrement la cale (D) avec le bord du piston/segment de piston (A). Ensuite, le vilebrequin est tourné jusqu'à ce que le bord du piston (A) appuie à nouveau légèrement sur la cale, ce qui termine la mesure. On considère comme début et fin de la mesure la position par laquelle la saisie de la cale permet de mesurer le plus grand angle possible.

Cette cale peut être mise en place par l'intérieur du cylindre ou par l'orifice d'échappement à contrôler. Il n'est pas obligatoire que la cale soit placée en position horizontale ou verticale.

La lecture s'effectue à l'aide d'un affichage numérique, le dispositif de mesure étant actionné par un codeur ou un disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm.

3.2 Groupe 3

Préambule :

Pendant le cycle de puissance du moteur deux temps à pistons, toutes les fonctions des orifices d'admission et d'échappement sont contrôlées uniquement par le piston qui couvre et découvre complètement les orifices lorsqu'il monte et descend.

Par conséquent, le calage des orifices doit être mesuré avant que le piston ne ferme (admission) ou n'ouvre (échappement) complètement l'orifice concerné.

La mesure doit être effectuée au niveau des bords de la jupe du piston (A) et du bord le plus bas (B) ou le plus haut (C) de l'orifice concerné avec la «cale de mesure des angles d'ouverture» (D).

Appendix 3

Measuring opening angles

General method for measuring opening angles

3.1 Groups 1, 2 & 4

In order to make the measurement more accurate, the "opening angle wedge", a 5 mm wide and 0.20 mm thick wedge (see TD no. 1.4), must be used to establish the beginning and end of the measurement.

Exhaust: the wedge (D) will be placed between the edge of the upper part of the piston ring or of the piston (A) and its intersection with the highest edge (C) of the exhaust port. at the chord axis of each port, between the edge of the upper part of the piston ring or of the piston, and its intersection with the edge of the inlet or exhaust port.

The measurement is initiated by squeezing the wedge (D) very lightly with the piston ring/piston edge (A). Then the crankshaft will be turned until the piston edge (A) lightly squeezes the wedge again, which completes the measurement. position by which the gripping of the wedge permits the measurement of the largest possible angle is considered as the beginning and end of the measurement.

This wedge may be set in position through the inside of the cylinder or through the exhaust port to be controlled. It is not mandatory for the wedge to be placed in a horizontal or vertical position.

The reading is carried out using a digital display, with the measuring device operated by an encoder or a graduated disc with a minimum diameter of 200 mm.

3.2 Group 3

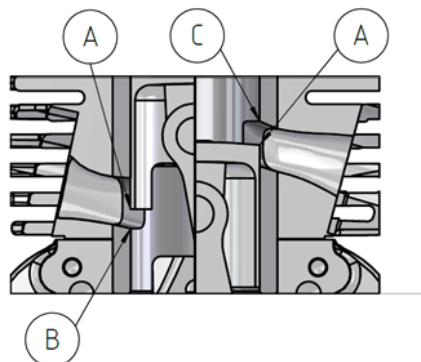
PPreamble:

During the power cycle of the piston-port two-stroke engine, all functions of the inlet and exhaust ports are controlled solely by the piston, which fully covers and uncovers the ports as it moves up and down.

Hence, the port timing must be measured before the piston completely closes (inlet) or opens (exhaust) the relevant port.

Measurement shall take place at the very edges of the piston skirt (A) and the lowest (B) or highest (C) port edge of the relevant port with the "opening angle wedge" (D).

In order to make the measurement more accurate, the "opening



ANNEXES AU REGLEMENT TECHNIQUE
APPENDICES TO THE TECHNICAL REGULATIONS

Afin de rendre la mesure plus précise, la «cale de mesure des angles d'ouverture», une cale de 5 mm de large et de 0,20 mm d'épaisseur (voir DT n° 1.4), doit être utilisée pour établir le début et la fin de la mesure.

Admission : La cale (D) sera placée, depuis l'extérieur de l'orifice d'entrée, au point le plus bas (B) de la partie plate de l'orifice d'entrée (vert). La mesure commence en serrant très légèrement la cale (D) avec le bord du piston (A). Ensuite, le vilebrequin sera tourné sur le PMH jusqu'à ce que le bord du piston (A) presse légèrement la cale (D) à nouveau, ce qui termine la mesure.

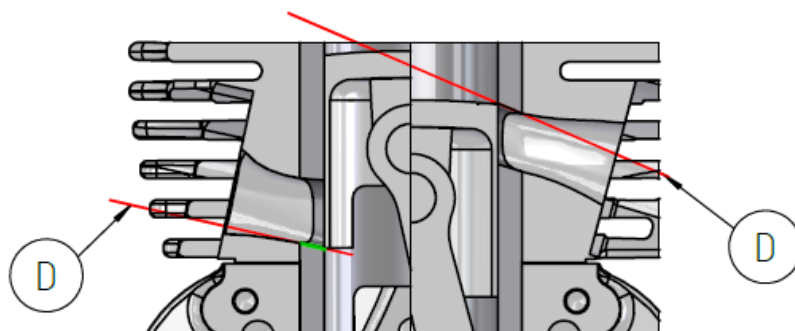
Echappement : La cale (D) est placée au point le plus haut de l'orifice d'échappement (C). La mesure commence en pressant très légèrement la cale (D) avec le bord du piston (A). Ensuite, le vilebrequin est tourné dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le bord du piston (A) appuie à nouveau légèrement sur la cale (D), ce qui termine la mesure.

angle wedge", a 5.00 mm wide and 0.20 mm thick wedge (see TD no. 1.4), must be used to establish the beginning and end of the measurement.

Inlet: the wedge (D) will be placed, from the outside of the inlet port, at the lowest point (B) of the flat part of the inlet port (green). The measurement is started by squeezing the wedge (D) very lightly with the piston edge (A). The crankshaft will be turned over the TDC until the piston edge (A) lightly squeezes the wedge (D) again, which completes the measurement.

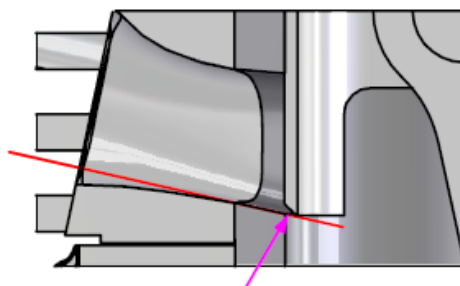
Exhaust: the wedge (D) will be placed at the highest point of the exhaust port (C). The measurement is started by squeezing the wedge (D) very lightly with the piston edge (A). Then the crankshaft will be turned clockwise until the piston edge (A) lightly squeezes the wedge (D) again, which completes the measurement.

Comment mesurer correctement /
How to measure correctly

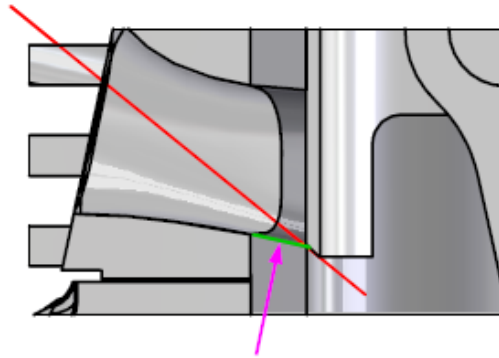


Mesures jugées non correctes

Measurements deemed incorrect



Le piston ne ferme pas l'orifice d'admission /
Piston does not close the inlet port



**La cale ne suit pas la partie plate de
l'orifice d'admission / Wedge does not
follow the flat part of the inlet port**

La lecture s'effectue à l'aide d'un affichage numérique, le dispositif de mesure étant actionné par un codeur ou un disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm.

The reading is carried out using a digital display, with the measuring device operated by an encoder or a graduated disc with a minimum diameter of 200 mm.