

blue = changes made since the previous version

PRESCRIPTIONS GENERALES

Article 1 – Agrément
Article 2 – Demandes d'Agrément
Article 3 – Points à suivre pour l'Agrément
Article 4 – Validation des Agréments
Article 5 – Durée d'Agrément et Agréments obsolètes
Article 6 – Commercialisation

CRITERES D'AGREMENT

Article 7 – Constructeur reconnu par la CIK-FIA
Article 8 – Fournisseur de systèmes d'un groupe motopropulseur électrique reconnu par la CIK-FIA
Article 9 – Définition du modèle
Article 10 – Production

VERIFICATIONS ET INSPECTIONS

Article 11 – Procédure d'inspection d'Agrément
Article 12 – Vérifications et informations supplémentaires

FICHES TECHNIQUES D'AGREMENT

Article 13 – Fiches Techniques d'Agrément (FTA)
Article 14 – Rectification d'une Fiche Technique d'Agrément par la CIK-FIA
Article 15 – Variantes Options et Evolutions (VOE)

REGLEMENT SPECIFIQUE D'AGREMENT

Article 16 – Moteurs à combustion interne (CI) et groupes motopropulseurs électriques
Article 17 – *Châssis de karts*
Article 18 – Pneumatiques

Seul le texte anglais fait foi.

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

GENERAL PRESCRIPTIONS

Article 1 – Approvals
Article 2 – Approval applications
Article 3 – Steps to be followed for Approvals
Article 4 – Validation of Approvals
Article 5 – Approval duration and obsolete Approvals
Article 6 – Sales

APPROVAL CRITERIA

Article 7 – CIK-FIA recognised Manufacturer
Article 8 – CIK-FIA recognised system provider electric drivetrains
Article 9 – Definition of model
Article 10 – Production

CONTROLS AND INSPECTIONS

Article 11 – Approval inspection procedure
Article 12 – Controls and additional information

APPROVAL TECHNICAL DATA FORMS

Article 13 – Approval Technical Data Form (ATF)
Article 14 – Correction of an Approval Technical Data Form by the CIK-FIA
Article 15 – Variant Options and Evolutions (VOE)

SPECIFIC APPROVAL REGULATIONS

Article 16 – Internal Combustion Engines (ICEs) and electric drivetrains
Article 17 – *Kart chassis*
Article 18 – Tyres

Only the English text is deemed authentic.

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

PRESCRIPTIONS GENERALES

Le présent Règlement d'Agrément de la CIK-FIA a pour objectif d'agréer des moteurs, châssis et pneumatiques des karts ne rentrant pas dans le cadre du Règlement Technique et d'Homologation de la CIK-FIA.

Article 1 : Agrément

Il s'agit de la constatation officielle par la CIK-FIA qu'un modèle spécifique d'un produit (voir Article 11) a été fabriqué en nombre suffisant de séries.

Seul un Constructeur reconnu par la CIK-FIA a la possibilité de demander un Agrément CIK-FIA (voir Articles 7 et 8).

Un élément structurel de chaque produit peut être marqué du numéro d'Agrément (par exemple, le carter du moteur ou le cadre du châssis).

Chaque numéro ne concerne qu'un seul produit.

La validité d'un Agrément est effective lorsque l'ASN du Constructeur a apposé son cachet et sa signature sur la FTA et que la CIK-FIA a donné son approbation finale.

La durée de l'Agrément sera conforme à l'Article 5.

Article 2 : demande d'Agrément

La CIK-FIA publie le calendrier des procédures d'Agrément. Ce calendrier comprend :

- deux sessions d'Agrément par an ;
- deux dates pour le début de la validité des Agréments prononcés : voir Article 4.

Pour commencer la procédure d'Agrément, un Constructeur doit déclarer, avec la demande d'Agrément A1, son intention d'approuver un produit conformément au présent Règlement. Pour chaque produit à approuver, le Constructeur doit remplir une demande d'Agrément A1 et l'envoyer à l'ASN de son pays.

La demande d'Agrément A1 doit être soumise à la CIK-FIA par l'ASN, membre de la CIK-FIA, du pays dans lequel le Constructeur du produit à considérer est basé.

La demande d'Agrément A1 doit être signée par la (les) personne(s) habilitée(s), selon les lois du pays, à signer officiellement au nom du Constructeur, à savoir le Directeur Général ou un responsable de la Direction Générale. Un responsable de l'ASN doit également la signer.

Les ASN doivent s'assurer qu'une copie informatique (format Word - .doc) de chaque demande d'Agrément A1 et, à une date ultérieure, de la FTA est envoyée à l'adresse suivante :

Secrétariat CIK-FIA
c/o Fédération Internationale de l'Automobile FIA
Chemin de Blandonnet 2
SUI-1215 GENEVE 15 – Suisse
E-mail : cik@fia.com

Toute demande d'Agrément A1 doit être reçue par le Secrétariat de la CIK-FIA au plus tard à la date mentionnée à l'Article 3.

Le Constructeur s'engage ainsi à se conformer aux prescriptions du Code Sportif International ("le CSI"), au présent Règlement d'Agrément CIK-FIA, aux articles pertinents du Règlement Technique CIK-FIA, à tout règlement international applicable, ainsi qu'à tout règlement national complémentaire établi par l'ASN concernée. Il s'engage également à signer le Contrat d'Agrément standard qui lui sera fourni par la FIA.

GENERAL PRESCRIPTIONS

The aim of these CIK-FIA Approval Regulations is to approve engines, chassis and tyres for karts that are not regulated by the CIK-FIA Technical and Homologation Regulations.

Article 1: Approvals

An approval is the official ascertainment by the CIK-FIA that a specific model of a product (see Article 11) has been built in sufficient series production numbers.

Only a CIK-FIA recognised Manufacturer can apply for CIK-FIA Approval (see Articles 7 and 8).

A structural element of each product can be marked with the Approval number (e.g. engine crankcase or chassis frame). Each number shall refer to one product only.

The validity of an Approval shall be effective once the Manufacturer's ASN has stamped and signed the ATF and the CIK-FIA has given its final approval.

The duration of the Approval shall be in compliance with Article 5.

Article 2: Approval application

The CIK-FIA publishes the calendar of Approval procedures. This calendar comprises:

- two Approval sessions per year,
- two dates for the beginning of the validity of the Approvals: see Article 4.

To start the Approval procedure, a Manufacturer needs to state, via the A1 Approval application, its intention to approve a product according to these regulations. For each product to be approved, the Manufacturer has to fill out an A1 Approval application and send it to its country's ASN.

The A1 Approval application must be submitted to the CIK-FIA by the ASN - which is a member of the CIK-FIA - from the country in which the Manufacturer of the product to be considered is based.

The A1 Approval application must be signed by the person(s) entitled, according to the laws of the country, to sign officially on behalf of the Manufacturer, namely either the General Manager or an official from the General Management. An official of the ASN must also sign it.

ASNs must ensure that one computerised copy in the Word (.doc) format of each A1 Approval application, and at a later date, the ATF, is sent to the following address:

CIK-FIA Secretariat
c/o Fédération Internationale de l'Automobile FIA
Chemin de Blandonnet 2
SUI-1215 GENEVE 15 – Switzerland
Email: cik@fia.com

Any A1 Approval application must be received by the CIK-FIA Secretariat at the latest on the date mentioned in Article 3.

The Manufacturer thus undertakes to comply with the prescriptions of the International Sporting Code ("the ISC"), with these CIK-FIA Approval Regulations, relevant articles of the CIK-FIA Technical Regulations, any applicable international regulations, as well as any supplementary national regulations drawn up by the ASN concerned, and to sign the standard Approval Agreement that will be provided by the FIA.

S'il s'avère qu'une prescription n'a pas été respectée, la CIK-FIA peut imposer toute sanction prévue par le [Code](#) ou rejeter la demande.

L'acceptation de la demande d'Agrément A1 par la CIK-FIA entraîne l'établissement d'une Fiche Technique d'Agrément (FTA).

La FTA doit être établie conformément à l'Article 13 du présent Règlement d'Agrément.

Article 3 : Points à suivre pour l'Agrément

3.1. Récupérer le Règlement d'Agrément et le formulaire de demande d'Agrément A1 sur le site Internet de la CIK-FIA (www.fiakarting.com).

3.2. Remplir le formulaire de demande d'Agrément A1 et le renvoyer à l'ASN avant les dates limites ci-après :
01.02. ou 01.08. de l'année concernée

3.3. L'ASN signera et tamponnera le formulaire de demande d'Agrément A1 et l'enverra avant les dates limites ci-après :
15.02. ou 15.08. au :

Secrétariat CIK-FIA
c/o Fédération Internationale de l'Automobile FIA
Chemin de Blandonnet 2
SUI-1215 GENEVE 15 – Suisse
Courriel : cik@fia.com

Avant d'envoyer une demande d'Agrément A1 au Secrétariat de la CIK-FIA, l'ASN doit vérifier qu'elle est conforme au présent Règlement et qu'elle est complète.

3.4 Les frais de demande d'Agrément seront ensuite facturés par la CIK-FIA à l'ASN, qui facturera le Constructeur (conformément aux frais facturés par l'ASN). Dès que les frais de demande d'Agrément seront crédités, l'Agrément A1 deviendra valide.

3.5 La CIK-FIA attribuera un numéro d'Agrément et le communiquera à l'ASN et au Constructeur avant le :
15.03. ou 15.09.

Aucun numéro d'Agrément officiel ne sera délivré tant que les frais de demande d'Agrément n'auront pas été crédités.

3.6 La FTA du produit (un document Word selon l'Article 13) doit être tamponnée, signée et envoyée par l'ASN pour parvenir à la CIK-FIA au plus tard le :
15.04. ou 15.10.

Le Constructeur doit être prêt pour une inspection un mois plus tard. A partir de cette date, la CIK-FIA aura le droit de contrôler l'équipement à agréer.

3.7 La CIK-FIA informera l'ASN concernée de la date de l'inspection et informera également le Constructeur.

3.8 L'inspection se déroulera conformément à l'Article 11.

3.9 L'inspecteur rédigera un rapport d'inspection concernant l'inspection, signé par ledit inspecteur, le Commissaire Technique désigné par l'ASN et le Constructeur.

3.10 Les frais de déplacement de l'inspecteur seront à la charge du Constructeur et l'ASN en garantira le paiement.

Should it be ascertained that any prescription has not been respected, the CIK-FIA may impose any penalty provided for by the [Code](#) or reject the application.

The acceptance of the A1 Approval application by the CIK-FIA results in the establishment of an Approval Technical Data Form (ATF).

The ATF must be drawn up in accordance with Article 13 of these Approval Regulations.

Article 3: Steps to be followed for Approvals

3.1 Collect the Approval Regulations and the A1 Approval application form from the CIK-FIA website (www.fiakarting.com).

3.2 Fill in the A1 Approval application and send it back to the ASN before the deadlines of:
01.02. or 01.08. of the respective year

3.3 The ASN will sign and stamp the A1 Approval application, and send it before the deadlines of:
15.02. or 15.08. to:

CIK-FIA Secretariat
c/o Fédération Internationale de l'Automobile FIA
Chemin de Blandonnet 2
SUI-1215 GENEVE 15 – Switzerland
Email: cik@fia.com

Before sending an A1 Approval application to the CIK-FIA Secretariat, the ASN must check that it complies with these Regulations and is complete.

3.4 The Approval application fee will then be charged by the CIK-FIA to the ASN, which will (in accordance with the fee charged by the ASN) invoice the Manufacturer. As soon as the Approval application fee is credited, the A1 will become valid.

3.5 The CIK-FIA will allocate an Approval number, and communicate it to the ASN and to the Manufacturer before:
15.03. or 15.09.

No official Approval number will be issued until the Approval application fee is credited.

3.6 The product's ATF (a Word document according to Article 13) must be stamped, signed and sent by the ASN to reach the CIK-FIA at the latest on:
15.04. or 15.10.

The Manufacturer must be ready for an inspection one month later. From that date on, the CIK-FIA will have the right to check the equipment to be approved.

3.7 The CIK-FIA will inform the ASN concerned about the inspection date and will also inform the Manufacturer.

3.8 The inspection will take place according to Article 11.

3.9 The inspector will write an inspection report concerning the inspection, signed by the said inspector, the ASN's appointed scrutineer and the Manufacturer.

3.10 The inspector's travel expenses will be charged to the Manufacturer and the ASN will guarantee their payment.

Article 4 : Validation des Agréments

Suite à la réunion du Comité d'Agrément, qui est composé du Président de la CIK-FIA, du Président du Groupe de Travail Technique, du Président du Groupe de Travail Sportif et du Secrétariat Exécutif de la CIK-FIA, une liste des Agréments acceptés sera publiée par la CIK-FIA dans les meilleurs délais.

Les Agréments acceptés deviendront valides au plus tard le : 15.07. ou 15.01.

Les Agréments ne sont valables que si tous les frais et coûts sont payés et crédités.

Article 5 : Durée d'Agrément et Agréments obsolètes

Tous les Agréments concernant un modèle de moteur à combustion interne (CI), de châssis de kart deviennent obsolètes après 6 ans.

Tous les autres Agréments deviennent obsolètes après 3 ans. Ils peuvent toutefois être réapprouvés à la demande formelle du Constructeur, sous réserve que le produit reste inchangé, et du paiement des frais de demande d'Agrément. Cette demande doit parvenir à la CIK-FIA au moins 6 mois avant que l'Agrément ne devienne obsolète.

Dans le cas d'un groupe motopropulseur électrique, un dossier d'état (pour le moteur électrique, le RESS et le contrôleur) doit être envoyé à la FIA **chaque année**.

En cas de modification, de dysfonctionnement ou d'interruption de la production d'au moins un des composants du groupe motopropulseur électrique, la FIA doit être informée et une demande d'une nouvelle approbation doit être adressée.

Article 6 : Commercialisation

Les produits approuvés doivent être vendus avec la FTA associée.

Tout produit approuvé par la CIK-FIA doit être librement disponible sur le marché, à l'exception des groupes motopropulseurs électriques.

L'Agrément est la propriété de la CIK-FIA.

CRITERES D'AGREMENT

Article 7 : Constructeur reconnu par la CIK-FIA

Une entreprise qui se contente d'assembler différentes pièces provenant d'autres producteurs pour en faire un produit final peut ne pas être qualifiée de Constructeur reconnu par la CIK-FIA.

Tout nouveau Constructeur, non reconnu comme tel par la CIK-FIA, doit faire l'objet d'une inspection pour être reconnu comme Constructeur par la CIK-FIA. La CIK-FIA détermine à sa seule appréciation si les critères applicables sont remplis.

Tout Constructeur qui souhaite entreprendre un Agrément CIK-FIA pour la première fois doit contacter le Secrétariat de la CIK-FIA.

Tout Constructeur qui, au 1^{er} janvier de chaque année, a approuvé des produits tels que décrits dans le présent Règlement d'Agrément, se verra facturer directement un droit de Constructeur de 1500 euros par modèle approuvé.

Le non-paiement de ce droit entraînera la suspension ou le retrait de tous les produits agréés du Constructeur concerné jusqu'à ce que la situation soit résolue.

Article 4: Validation of Approvals

Following the meeting of the Approval Committee, which is made up of the President of the CIK-FIA, the Chairman of the Technical Working Group, the Chairman of the Sporting Working Group and the executive Secretariat of the CIK-FIA, a list of the accepted Approvals will be published by the CIK-FIA at its earliest convenience.

Accepted Approvals will become valid by: 15.07. or 15.01.

Approvals only become valid if all fees and costs are paid and credited.

Article 5: Approval duration and obsolete Approvals

All Approvals concerning a model of an Internal Combustion Engine (ICE), kart chassis become obsolete after six years.

All other Approvals shall become obsolete after three years. However, they may be re-approved at the formal request of the Manufacturer, subject to the fact that the product remains unchanged, and the payment of the Approval application fee. This request shall reach the CIK-FIA at least six months before the Approval becomes obsolete.

In the case of an electric drivetrain, a status Dossier (for the electric motor, the RESS and the controller) must be sent to the FIA **every year**.

In the event of modification, malfunction or interruption of production of at least one of the components of the electric drive train, the FIA must be informed and a request for a new approval must be made.

Article 6: Sales

Approved products must be sold with the associated ATF.

Any product approved by the CIK-FIA must be freely available on the market, with the exception of electric drivetrains.

The Approval is the property of the CIK-FIA.

APPROVAL CRITERIA

Article 7: CIK-FIA recognised Manufacturer

A company primarily assembling only parts from other producers into a final product may not be qualified as a CIK-FIA recognised Manufacturer.

Any new Manufacturer, not recognised as such by the CIK-FIA, must undergo an Inspection to be recognised as a Manufacturer by the CIK-FIA. The CIK-FIA determines in its sole discretion whether the applicable criteria are met.

Any Manufacturer that would like to obtain a CIK-FIA Approval for the first time should contact the CIK Secretariat.

Any Manufacturer that, on 1 January of each year, has approved products as described in these Approval Regulations, will be directly invoiced a Manufacturer fee of 1,500 euros per approved model.

The non-payment of this fee will lead to the suspension or withdrawal of all approved products of the Manufacturer concerned until the situation is resolved.

Afin d'être qualifié en tant que Constructeur reconnu par la CIK-FIA, il est nécessaire de satisfaire aux critères ci-dessous :

7.1 Pour tous les moteurs CI :

- être propriétaire intellectuel et physique de tous les dessins techniques,
- détenir les modèles et moules de fonderie, les gabarits de fabrication et les machines (machines de finition),
- maîtriser la conception des éléments des moteurs (matériel et logiciels) et disposer des capacités d'étude suffisantes,
- avoir l'expertise technique appropriée,
- s'assurer des opérations de contrôle nécessaires pour garantir le respect des paramètres d'Agrément,
- effectuer le montage final et la mise au point dans ses propres locaux pour les moteurs prêts à être utilisés.

7.2 Pour les châssis de karts :

- maîtriser et effectuer la conception du châssis-cadre et des principaux accessoires de sécurité (fusées, pédales et colonne de direction), définir les opérations et la gamme de fabrication,
- disposer des capacités d'étude suffisantes,
- détenir la propriété intellectuelle du châssis-cadre, de ses composants et des principaux accessoires de sécurité (fusées, pédales et colonne de direction),
- réaliser dans ses usines les opérations de pliage, d'assemblage et de soudage du châssis-cadre et des principaux accessoires de sécurité (fusées, pédales et colonne de direction),
- s'assurer des opérations de contrôle nécessaires pour garantir le respect des paramètres d'Agrément,
- réaliser les opérations de contrôle des matériaux et sous-ensembles nécessaires en matière de sécurité (tubes, fusées, pédales, colonne de direction et axe arrière),
- **s'agissant de karts de loisir ou karts de location** : effectuer les essais et les Agréments de la carrosserie usagée conformément à l'Article 17.1.

S'agissant de karts de compétition, un nouveau Constructeur (à savoir une entité ne détenant pas déjà une Homologation de châssis valide de la CIK-FIA) peut prétendre à un Agrément d'un maximum de deux modèles de châssis, à la condition de satisfaire aux critères définissant un Constructeur pouvant être reconnu par la CIK-FIA. Si l'Agrément est accordé, il aura une validité de 3 ans et ne pourra être renouvelé, ou une autre demande d'Agrément ne pourra être présentée, que si le Constructeur a obtenu dans l'intervalle une Homologation de châssis. Les châssis présentés à l'Agrément devront pouvoir être équipés de carrosseries et de systèmes de frein homologués par la CIK-FIA. Il n'y aura pas d'Agrément possible pour les carrosseries et systèmes de frein.

7.3 Pour les pneumatiques :

Seul un Manufacturier reconnu par la CIK-FIA et disposant d'une homologation pneumatique CIK-FIA valide est autorisé à agréer des pneus.

Un nouveau Manufacturier peut prétendre à un Agrément de ses pneumatiques, à la condition de satisfaire aux critères définissant un Manufacturier pouvant être reconnu par la CIK-FIA. Si l'Agrément est accordé, il aura une validité de 3 ans et ne pourra être renouvelé, ou une autre demande d'Agrément ne pourra être présentée, que si le Manufacturier a obtenu dans l'intervalle une homologation pneumatique CIK-FIA.

Article 8 : Fournisseur de systèmes d'un groupe motopropulseur électrique reconnu par la CIK-FIA

Une entreprise dont l'activité consiste principalement à assembler diverses pièces provenant d'autres fabricants pour en faire un produit final destiné à être homologué pourrait être

In order to qualify as a CIK-FIA recognised Manufacturer, it must:

7.1 For all ICEs:

- *be the intellectual and physical owner of all the technical drawings,*
- *be the owner of the models and casting moulds, the manufacturing templates and the machines (finishing machines),*
- *manage the design of the engine parts (hard- and software) and have access to an adequate research department,*
- *have appropriate technical expertise,*
- *ensure the control operations required to guarantee that the Approval parameters are complied with,*
- *carry out in the Manufacturer's factories the final assembly and adjustment of the engines to ensure that they are ready for use.*

7.2 For kart chassis:

- *manage and carry out the design of the chassis-frame and the main safety accessories (the knuckles, pedals and steering column) and define the manufacturing operations and range,*
- *have access to an adequate research department,*
- *hold the intellectual rights of the chassis-frame, its components and the main safety accessories (the knuckles, pedals and steering column),*
- *carry out in its factories the bending assembly and welding operations necessary to build the chassis-frame and the main safety accessories (the knuckles, pedals and steering column),*
- *ensure the control operations required to guarantee that the Approval parameters are complied with,*
- *carry out the control operations regarding the materials and safety subsystems (the tubes, knuckles, pedals, steering column and rear axle),*
- **for leisure or rental karts:** *carry out the tests and Approvals for the used bodywork according to Article 17.1.*

For competition karts, a new Manufacturer (i.e. an entity that does not already hold a valid CIK-FIA chassis Homologation) may apply for an Approval of two models of chassis maximum, provided that it satisfies the conditions defining a Manufacturer which may be recognised by the CIK-FIA.

If the Approval is granted, it will be valid for 3 years and may not be renewed, or another application for Approval may not be submitted, unless the Manufacturer has obtained a CIK-FIA chassis homologation in the meantime. Chassis presented for Approval must be able to be fitted with bodywork and brake system homologated by the CIK-FIA. There will be no Approval possible for bodywork and brake systems.

7.3 For tyres:

Only a Manufacturer recognised by the CIK-FIA and with a valid CIK-FIA tyre homologation is authorised to approve tyres.

A new Manufacturer may apply for an Approval of its tyres, provided that it satisfies the conditions defining a Manufacturer which may be recognised by the CIK-FIA.

If the Approval is granted, it will be valid for 3 years and may not be renewed, or another application for Approval may not be submitted, unless the Manufacturer has obtained a CIK-FIA tyre homologation in the meantime.

Article 8: CIK-FIA recognised electric drivetrains system provider

A company whose activity mainly consists of assembling various parts from other manufacturers to make a final product for an approval could be considered as electric drivetrains system provider.

considérée comme un fournisseur de systèmes d'un groupe motopropulseur électrique.

Tout nouveau fournisseur de systèmes de groupe motopropulseur électrique, non reconnu comme tel par la CIK-FIA, doit faire l'objet d'une inspection pour être reconnu comme fournisseur de systèmes par la CIK-FIA. La CIK-FIA détermine à sa seule appréciation si les critères applicables sont remplis.

Tout fournisseur de systèmes qui souhaite entreprendre un Agrément CIK-FIA pour la première fois doit contacter le Secrétariat de la CIK.

Tout fournisseur de systèmes de groupe motopropulseur électrique qui, au 1^{er} janvier de chaque année, a approuvé des produits tels que décrits dans le présent Règlement d'Agrément, se verra facturer directement un droit de fournisseur de systèmes de 1 500 euros par modèle approuvé.

Le non-paiement de ce droit entraînera la suspension ou le retrait de tous les produits agréés du fournisseur de systèmes concerné jusqu'à ce que la situation soit résolue.

Afin d'être qualifié en tant que fournisseur de systèmes de groupe motopropulseur électrique reconnu par la CIK-FIA, il est nécessaire de satisfaire aux critères ci-dessous :

- être propriétaire intellectuel et physique de tous les dessins techniques,
- détenir les modèles et moules de fonderie, les gabarits de fabrication et les machines (machines de finition),
- maîtriser la conception des éléments des moteurs (matériel et logiciels) et disposer des capacités d'étude suffisantes,
- avoir l'expertise technique appropriée,
- s'assurer des opérations de contrôle nécessaires pour garantir le respect des paramètres d'Agrément,
- effectuer le montage final et la mise au point dans ses propres locaux pour les groupes motopropulseurs prêts à être utilisés.

Si des composants standards sont utilisés, le fournisseur de systèmes doit fournir une garantie de transfert de responsabilité entre lui et le propriétaire des modèles.

La définition de l'architecture du système et de son contrôleur doit être de la responsabilité du fournisseur de systèmes et doit être démontrée.

Article 9 : Définition du modèle

Un modèle est défini par un ensemble de caractéristiques. Il est déterminé par des objets similaires qui peuvent être reproduits. La définition d'un modèle s'applique à tous les moteurs, châssis et pneumatiques identiques d'une série de production, se distinguant par une conception et un contour extérieur général déterminé et par une même conception mécanique.

9.1 Pour les moteurs CI, les critères permettant de différencier deux modèles sont les suivants :

- la course (au-delà de +/- 0,2 mm) ou
- l'alésage ou
- le type de refroidissement (air ou eau) ou
- le type d'admission.

9.2 Pour les groupes motopropulseurs électriques, les critères qui différencient deux modèles sont les suivants :

- le nombre de MGUs,
- le couple maximal (Nm),
- le type de refroidissement (air ou eau),
- la tension maximale.

9.3 Pour les châssis **de loisir ou châssis de location**, les critères qui différencient deux modèles sont les suivants :

Any new system provider of electric drivetrain, not recognised as such by the CIK-FIA, must undergo an inspection to be recognised as a system provider by the CIK-FIA. The CIK-FIA determines in its sole discretion whether the applicable criteria are met.

Any system provider that would like to obtain a CIK-FIA Approval for the first time should contact the CIK Secretariat.

Any system provider electric drivetrain that, on 1 January of each year, has approved products as described in these Approval Regulations, will be directly invoiced a system provider fee of 1,500 euros per approved model. The non-payment of this fee will lead to the suspension or withdrawal of all approved products of the system provider concerned until the situation is resolved.

In order to qualify as a CIK-FIA recognised E drivetrain system provider, it must:

- *be the intellectual and physical owner of all the technical drawings,*
- *be the owner of the models and casting moulds, the manufacturing templates and the machines (finishing machines),*
- *manage the design of the engine parts (hard- and software) and have access to an adequate research department,*
- *have appropriate technical expertise,*
- *ensure the control operations required to guarantee that the Approval parameters are complied with,*
- *carry out in the Manufacturer's factories the final assembly and adjustment of the drivetrains to ensure that they are ready for use.*

If standard components are used, the system provider must provide a guarantee of transfer of responsibility between him and the owner of the models.

The definition of the architecture of the system and its controller must be the responsibility of the system provider and must be demonstrated.

Article 9: Definition of model

A model is defined by a set of characteristics. It is determined by similar objects which can be reproduced. The definition of a model applies to all identical engines, chassis and tyres from a production series, distinguishable by a design and a determined general external outline and by the same mechanical conception.

9.1 for ICEs, the criteria that differentiate two models shall be:

- *the stroke (beyond +/- 0.2mm) or*
- *the bore or*
- *the type of cooling (air or water) or*
- *the type of intake.*

9.2 for electric drivetrains, the criteria that differentiate two models shall be:

- *the number of MGUs,*
- *the maximum torque (Nm),*
- *the type of cooling (air or water),*
- *the maximum voltage.*

*9.3 for **leisure or rental** chassis, the criteria that differentiate two models shall be:*

- l'empattement,
- la carrosserie.

9.4 Pour les châssis de compétition, les critères qui différencient deux modèles sont les suivants :

- l'empattement,
- les largeurs extérieures avant et arrière,
- le diamètre des tubes principaux ($\varnothing \geq 21$ mm et $L > 150$ mm),
- le nombre de tubes principaux ($\varnothing \geq 21$ mm et $L > 150$ mm),
- le nombre de courbes dans les tubes principaux,
- le dessin des tubes principaux à l'échelle 1/1.

9.5 Pour les pneumatiques, les critères qui différencient deux modèles sont les suivants :

- la carcasse,
- le mélange,
- le fil.

Article 10 : Production

10.1 Le Secrétariat de la CIK-FIA doit recevoir de l'ASN concernée le Certificat de Production établi par le Constructeur, où celui-ci doit affirmer qu'il fabrique :

- le produit à spécifier (type, nom, etc.)
- dans sa société (nom et adresse).

Il doit être signé par la ou les personnes mentionnées à l'Article 2.

Ce certificat doit parvenir à la CIK-FIA avec la demande d'Agrément A1. Tout retard entraînera le retard ou le refus de la demande.

Ce certificat doit être rédigé en anglais.

10.2 Production minimale

La production minimale requise concerne les produits identiques destinés à la vente aux clients, à l'exception des groupes motopropulseurs électriques.

Quantités minimales de production :

Moteurs CI	100
Groupes motopropulseurs électriques	25

Châssis de loisir ou châssis de location dont 25 karts complets assemblés	50
--	----

Châssis-cadre de karts de compétition	50
---------------------------------------	----

Pneus slick 5"	500
Pneus pluie 5"	500

Article 11 : Procédure d'inspection d'Agrément

11.1 Les personnes suivantes seront présentes lors de l'inspection :

- un Commissaire Technique désigné par l'ASN,
- un (des) inspecteur(s) désigné(s) par la CIK-FIA (pas du même pays que le Constructeur).

11.2 Avant de procéder à une inspection, les inspecteurs doivent :

- s'assurer que le Constructeur a signé la demande d'Agrément A1,
- obtenir du Constructeur le Certificat de Production dûment complété et signé.

11.3 Les inspecteurs doivent examiner les installations de production des produits soumis à l'inspection et s'assurer qu'elles sont conformes en tous points à la production déclarée.

- the wheelbase,
- the bodywork.

9.4 For competition chassis, the criteria that differentiate two models are:

- the wheelbase,
- the front and rear external widths,
- the diameter of the main tubes ($\varnothing \geq 21$ mm and $L > 150$ mm),
- the number of main tubes ($\varnothing \geq 21$ mm and $L > 150$ mm),
- the number of curves in the main tubes,
- a 1:1 scale drawing of the main tubes.

9.5 for tyres, the criteria that differentiate two models shall be:

- the carcass,
- the compound,
- the tread.

Article 10: Production

9.1 The CIK-FIA Secretariat must receive from the ASN concerned the Certificate of Production drawn up by the Manufacturer, in which it should affirm that it is currently manufacturing:

- the product to be specified (type, name etc.),
- within its company (name and address).

It shall be signed by the person(s) mentioned under Article 2.

This certificate should reach the CIK-FIA with the A1 Approval application. Any delay will lead to the delay or refusal of the application.

This certificate must be drafted in English.

10.2 Minimum production

Required minimum production concerns identical products intended for sale to customers, with the exception of electric drivetrains.

Minimum production quantities:

ICEs	100
electric drivetrains	25

Chassis frame of competition karts including 25 fully assembled karts	50
--	----

Chassis frame of competition karts	50
------------------------------------	----

5" slick tyres	500
5" wet weather tyres	500

Article 11: Approval inspection procedure

10.1 The following persons shall be present at the inspection:

- a Scrutineer appointed by the ASN,
- (an) inspector(s) appointed by the CIK-FIA (not from the same country as the Manufacturer).

11.2 Before carrying out an inspection, the inspectors shall:

- ensure that the Manufacturer has signed the A1 Approval application,
- obtain from the Manufacturer the Certificate of Production duly completed and signed.

11.3 The inspectors shall examine the production facilities for the products under inspection and ensure that these are consistent in all respects with the production claimed.

11.4. Les inspecteurs devront examiner les documents relatifs à la production et à la livraison de pièces détachées pour les produits quand ils le jugeront nécessaire, y compris mais sans s'y limiter :

- les notes d'avis,
- les documents de douane,
- les factures,
- les données informatiques relatives à la production.

En outre, les inspecteurs demandent directement aux fournisseurs de composants et de sous-ensembles de confirmer que les livraisons correspondent à la production déclarée pour les produits, si cela est jugé nécessaire. Le Constructeur devra accorder aux inspecteurs toute assistance ou toute autorité dont ils auraient besoin pour ce faire.

11.5. Les inspecteurs devront examiner les documents relatifs au produit terminé quand ils le jugent nécessaire, y compris mais sans s'y limiter :

- les notes d'avis,
- les notes de livraison,
- les documents de douane,
- la liste de concessionnaires et des ventes effectuées par ceux-ci,
- les données informatiques relatives aux ventes,
- les documents d'approbation gouvernementale (le cas échéant) pour le pays de fabrication et pour au moins un pays d'exportation.

11.6 Lors de l'inspection, les inspecteurs devront s'assurer que le nombre d'unités des produits est conforme à l'Article 10.2.

11.7 Les inspecteurs devront sélectionner au hasard un exemplaire, dont le numéro sera noté sur le rapport d'inspection, qui sera plombé et restera à la disposition de la CIK-FIA, sous la responsabilité de l'ASN pour toute la durée de validité de l'Agrément.

L'inspection et le plombage doivent avoir lieu immédiatement après la sélection et le ou les inspecteurs doivent rester présents pendant toute la durée de l'inspection.

Un plomb officiel de la CIK-FIA doit être utilisé.

11.8 Seul le Constructeur est responsable de la compatibilité du produit avec la FTA.

11.9 Les inspecteurs devront soumettre un rapport d'inspection détaillé à la CIK-FIA, exposant toutes les mesures qu'ils ont prises dans le cadre de la procédure ci-dessus.

Le rapport d'inspection doit être signé par le ou les inspecteurs, le Commissaire Technique désigné par l'ASN et le Constructeur. Seule la CIK-FIA peut accorder des Agréments et les inspecteurs ne doivent à aucun moment indiquer leurs conclusions à une tierce partie, y compris le Constructeur.

Le rapport d'inspection de l'inspecteur doit être en possession de la CIK-FIA dans les sept jours suivant l'inspection.

11.10. Tous les documents et toutes les informations obtenues par les inspecteurs selon les Articles 3, 13 et 14 sont strictement confidentiels. De tels documents seront tenus sous bonne garde par la CIK-FIA et ne pourront être montrés à un tiers quelconque sans le consentement du Constructeur concerné.

Article 12 : Vérifications et informations supplémentaires

La CIK-FIA se réserve le droit de contrôler les Agréments existants et peut donc demander des informations complémentaires aux Constructeurs ou ordonner des inspections.

11.4 The inspectors shall examine such documents relating to the production and delivery of components for the products that they may deem necessary, including, but not limited to:

- advisory notes,
- customs documents,
- invoices,
- computer data relating to the production.

Furthermore, the inspectors shall seek confirmation directly from suppliers of components and sub-assemblies that deliveries correspond to the production claimed for the products, if deemed necessary. The Manufacturer must provide the inspectors with any assistance or authority that they may require in order to do this.

11.5 The inspectors shall examine such documents relating to the completed product as they may deem necessary, including, but not limited to:

- advisory notes,
- delivery notes,
- customs documents,
- lists of dealers and sales made by them,
- computer data relating to sales,
- government approval documents (where applicable) for the country of manufacture and for at least one export country.

11.6 During the inspection, the inspectors shall ensure that the number of product units is in compliance with Article 10.2.

11.7 The inspectors shall select at random one sample, its number being noted on the inspection report, which will be sealed and kept at the disposal of the CIK-FIA, under the ASN's responsibility for the whole validity of the Approval.

Inspection and sealing shall take place immediately after the selection has been made, and the inspector(s) shall remain present throughout.

An official seal of the CIK-FIA shall be used.

11.8 Only the Manufacturer will be responsible for the compatibility of the product with the ATF.

11.9 The inspectors shall submit a detailed inspection report to the CIK-FIA, setting out all the steps that they took under the above procedure.

The inspection report shall be signed by the said inspector(s), the ASN's appointed Scrutineer and the Manufacturer. Only the CIK-FIA can grant Approvals, and inspectors shall at no time indicate their findings to any third party, including the Manufacturer.

The inspection report must be in the possession of the CIK-FIA within seven days after the inspection.

11.10 All documents or information obtained by the inspector(s) under Articles 3, 13 and 14 are strictly confidential. Such documents shall be kept in safe custody by the CIK-FIA and may not be shown to any third party without the consent of the Manufacturer concerned.

Article 12: Controls and additional information

The CIK-FIA reserves the right to control existing Approvals and can therefore require additional information from the Manufacturers, or order inspections.

Ces inspections doivent être effectuées lorsque le Comité d'Agrément le juge nécessaire ou lorsque le Président de la CIK-FIA le demande.

Le Constructeur accepte ces inspections avec la demande d'Agrément.

S'il est établi que de fausses déclarations ont été faites, la CIK-FIA peut suspendre et/ou annuler l'Agrément concerné et imposer d'autres sanctions au Constructeur, telles que le refus d'examiner d'autres Demandes d'Agrément pour une période donnée, l'imposition d'une amende, etc.

Au moins un inspecteur, qui sera un membre du Comité d'Agrément ou un remplaçant, sera choisi par le Président de la CIK-FIA. Aucun inspecteur ne peut être de la nationalité du Constructeur ni lié d'une quelconque manière au Constructeur.

Il incombe à tout moment au Constructeur de prouver aux inspecteurs que le produit est conforme au Règlement d'Agrément et à la FTA du produit.

La CIK-FIA peut facturer des frais supplémentaires si plusieurs inspections sont jugées nécessaires.

Article 13 : Fiches Techniques d'Agrément (FTA)

13.1 La CIK-FIA publiera sur son site web (www.fiakarting.com) le Règlement d'Agrément avec les FTA correspondantes.

13.2 Le Constructeur doit télécharger la FTA correspondant au produit à approuver à partir de ce site web.

13.3 Le(s) produit(s) à agréer doit(vent) être présenté(s) dans la FTA tel que décrits dans le catalogue du Constructeur.

13.4 La FTA d'un modèle est établie selon la classification suivante :

- moteurs TAG (Touch and Go) 125 cm³ avec un démarreur électrique, un embrayage et pas plus de 2 vitesses. Ils ne doivent pas dépasser 32 ch sans boîte de vitesses et 34 ch avec boîte de vitesses.
- moteurs de 100 cm³ refroidis par air,
- moteurs 4 temps (max. 400 cm³),
- groupes motopulseurs électriques,
- châssis de loisir ou châssis de location,
- châssis de compétition,
- pneumatiques.

13.5 Toutes les dimensions sont à indiquer dans le système métrique uniquement.

Les tolérances prescrites par la CIK-FIA sont spécifiées dans le Règlement Technique CIK-FIA, Annexe 1.

13.6 Il est obligatoire de remplir la FTA dans son intégralité. La FTA ne doit pas contenir d'autres informations que celles demandées dans les différents points numérotés.

13.7 Tous les documents FTA doivent être envoyés par courrier électronique au format Word (.doc).

13.8 Sur toutes les FTA, les photographies doivent être numériques.

Article 14 : Rectification d'une FTA par la CIK-FIA

Si le Comité d'Agrément constate que la FTA d'un produit déjà accepté contient des indications qui ne correspondent pas à la réalité ou ne sont pas conformes au Règlement Technique CIK-FIA ou au présent Règlement, ladite FTA doit être corrigée à la demande du Comité d'Agrément.

La correction sera publiée par la CIK-FIA et sera valable à partir du premier jour du mois suivant.

Such inspections should be carried out when the Approval Committee deems it necessary, or when the President of the CIK-FIA so requests.

The Manufacturer agrees to such inspections with the Approval application.

Should it be established that false statements have been made, the CIK-FIA may suspend and/or cancel the Approval concerned and impose other sanctions on the Manufacturer. These can include the refusal to consider other Approval applications for a given period, the imposition of a fine, etc. At least one inspector, who shall be a member of the Approval Committee or a substitute, will be chosen by the President of the CIK-FIA. No inspector may be of the same nationality as the Manufacturer or in any way connected with the Manufacturer.

The onus shall at all times be on the Manufacturer to prove to the inspector(s) that the product is in compliance with the Approval Regulations and the product's ATF.

The CIK-FIA may charge an additional fee should more than one inspection be deemed necessary.

Article 13: Approval Technical Data Form (ATF)

13.1 The CIK-FIA will publish on its website (www.fiakarting.com) the Approval Regulations with the respective ATFs.

13.2 The Manufacturer must download the respective ATF for the product to be approved from this website.

13.3 The product(s) to be approved shall be presented in the ATF as described in the Manufacturer's catalogue.

13.4 The ATF of a model is established according to the following classification:

- TAG (Touch and Go) 125 cm³ engines with an electric starter, a clutch and not more than 2 gears. They shall not exceed 32 hp without gearbox and 34 hp with gearbox.
- air-cooled 100 cm³ engines,
- four-stroke engines (max. 400 cm³),
- electric drivetrains,
- leisure or rental chassis,
- competition chassis,
- tyres.

13.5 All the dimensions shall be given in the metric system only. The tolerances prescribed by the CIK-FIA are specified in the FIA Karting Technical Regulations, Appendix 1.

13.6 It is mandatory to complete the ATF in full. The ATF must contain no information other than that requested under the various numbered points.

13.7 All ATF documents must be sent in the Word (.doc) format by email.

13.8 On all ATFs, the photographs must be digital.

Article 14: Correction of an ATF by the CIK-FIA

Should the Approval Committee ascertain that the ATF of an already accepted product contains indications that do not tally with reality or do not comply with the FIA Karting Technical Regulations or these regulations, the said ATF must be corrected as requested by the Approval Committee.

The correction shall be published by the CIK-FIA and shall be valid as from the first day of the following month.

Article 15 : Variantes Options et Evolutions (VOE)

Il s'agit de Variantes Options et d'Evolutions qui doivent être fournies par le, et disponibles auprès du, Constructeur.

Les Constructeurs ont la possibilité d'en faire la demande avant le 30 novembre de l'année en cours pour qu'elles soient valables au 1^{er} janvier suivant. Ceci sur la base d'une demande par an à partir de la 2^{ème} année d'Agrément.

La VOE doit être documentée sur un formulaire VOE dédié et doit être jointe à la FTA des produits spécifiques.

En aucun cas et sous aucune forme que ce soit, la modification demandée dans la VOE ne peut permettre d'avoir un nouveau modèle ou type pendant la validité de l'Agrément.

La quantité à présenter est définie par le Comité d'Agrément et ne peut en aucun cas être inférieure à la moitié de la quantité présentée lors de l'Agrément du produit auquel la VOE est appliquée.

Les frais de VOE sont définis par le Comité d'Agrément. Ils seront facturés par la CIK-FIA à l'ASN qui facturera le Constructeur (en fonction des frais facturés par l'ASN). Dès que les frais de VOE sont crédités, la VOE devient valide au 1^{er} janvier suivant.

REGLEMENT SPECIFIQUE D'AGREMENT

Article 16 : Moteurs à combustion interne (CI) et groupes motopropulseurs électriques

16.1.1 Moteurs à combustion interne (CI)

Pour les Constructeurs, la quantité minimale figurant à l'Article 10 devra être produite pour l'inspection d'Agrément. Une FTA doit être soumise et être accompagnée du catalogue complet du Constructeur, qui doit en outre préciser les caractéristiques techniques du produit.

Un Constructeur peut avoir la possibilité de modifier les pièces ou le produit via une VOE (voir Article 15).

16.1.2 Groupes motopropulseurs électriques

Les spécifications techniques des groupes motopropulseurs électriques qui comprennent :

- moteur(s) électrique(s),
- RESS (peut être en plusieurs parties),
- contrôleur,

doivent être conformes à l'Annexe J, Article **266-C** et respecter les définitions ci-dessous.

L'utilisation de la technologie Haute Tension (tension supérieure à 60 V CC ou 30 V CA) ne peut être autorisée que dans le cadre des programmes « Arrive & Drive » et doit, dans tous les cas, rester sous la responsabilité exclusive du constructeur.

Moteur électrique

Peut être issu d'une série de base ou faire l'objet d'un développement spécifique.

Le fournisseur de système doit :

- disposer d'une expertise technique appropriée,
- assurer les opérations de contrôle nécessaires pour garantir le respect des paramètres d'homologation,
- effectuer dans les usines du fournisseur de systèmes l'assemblage final et le réglage des moteurs pour qu'ils soient prêts à l'emploi.

Article 15: Variant Options and Evolutions (VOE)

Variant Options and Evolutions that should be supplied by, and available from, the Manufacturer.

Manufacturers have the possibility of applying for them before 30 November of the current year so that they can become valid by 1 January of the following year. This is on the basis of one application per year, as from the second year of Approval.

The VOE needs to be documented on a dedicated VOE form and shall be accompanied by the specific product's ATF.

Under no circumstances and in no form whatsoever may the modification requested in the VOE make it possible to have a new model or type during the validity of the Approval.

The quantity to be submitted shall be defined by the Approval Committee and may in no case be less than half of the quantity presented at the time of Approval of the product to which the VOE is applied.

VOE fees are set out by the Approval Committee. The VOE fees will then be charged by the CIK-FIA to the ASN, which will (in accordance with the fees charged by the ASN) invoice the Manufacturer. As soon as the VOE fees are credited, the VOE will become valid by 1 January of the following year.

SPECIFIC APPROVAL REGULATIONS

Article 16: Internal Combustion Engines (ICEs) and electric drivetrains

16.1.1 Internal Combustion Engines (ICEs)

For Manufacturers, the minimum quantity listed in Article 10 shall be presented for the Approval inspection. An ATF shall be submitted and shall be accompanied by the full catalogue of the Manufacturer, which shall further specify the technical characteristics of the product.

A Manufacturer may have the possibility of modifying the parts or the product via a VOE (see Article 15).

16.1.2 electric drivetrains

The technical specifications for electric powertrains, which include:

- electric motor(s),
- RESS (may be in several parts),
- control unit,

must comply with Appendix J, **Article 266-C** and respect the definitions below.

The use of High Voltage technology (voltage higher than 60V DC or 30V AC) may only be permitted within the framework of "Arrive & Drive" programs, and shall, in all cases, remain exclusively managed under the full responsibility of the manufacturer."

Electric Motor

Can be taken from a basic series or be the subject of specific development.

The system provider must:

- have appropriate technical expertise,
- ensure the control operations required to guarantee that the approval parameters are complied with,
- carry out in the system provider's factories the final assembly and adjustment of the engines to ensure that they are ready for use.

RESS

Les cellules de batterie peuvent provenir d'une production en série.

L'emballage des batteries peut être un développement spécifique, sous la responsabilité du fournisseur de système qui doit :

- être le propriétaire intellectuel et physique de tous les dessins techniques de production,
- disposer de l'expertise technique appropriée,
- effectuer les contrôles nécessaires pour assurer la conformité avec les paramètres d'homologation.

L'assemblage et le fonctionnement doivent être effectués sous la supervision du fournisseur de système, qui doit transmettre un rapport d'essai.

Une analyse de risques sera demandée.

Contrôleur

Le système de gestion de la batterie sera sous la responsabilité du fournisseur de systèmes.

Le matériel peut provenir de la production en série.

Le fournisseur de systèmes doit être le propriétaire intellectuel du logiciel.

Le logiciel fera partie de l'évaluation des risques.

Intégration

Les Articles 21, 22, 23, 24 et 31 du Règlement spécifique d'Homologation doivent être respectés pour l'installation du groupe motopropulseur électrique dans le châssis.

Si ces articles ne peuvent être respectés, un cadre spécifique sera imposé.

En accord avec le Département Technique et de Sécurité de la FIA, des dérogations peuvent être accordées sous certaines conditions.

Les moteurs CI et les groupes motopropulseurs électriques agréés qui sont utilisés dans les compétitions nationales doivent être utilisés avec un châssis, des freins et une carrosserie homologués par la CIK-FIA (validité en cours ou expirée) ou un châssis agréé conformément à l'Article 17.

En accord avec le Département Technique et de Sécurité de la FIA, des dérogations peuvent être accordées sous certaines conditions.

Article 17 : Châssis de karts de loisir ou karts de location

Les karts de loisir ou karts de location sont à distinguer des karts de compétition.

17.1 – Karts de loisir ou karts de location

Seuls les châssis conformes aux règles minimales de sécurité pour les activités professionnelles de "karting de loisir" ou de "karting de location", telles que définies dans les Directives de la CIK-FIA pour le karting de loisir, seront approuvés.

Pour les Constructeurs, la quantité minimale listée à l'Article 10 doit être présentée à l'inspection d'Agrément.

Une FTA doit être présentée et doit être accompagnée du catalogue complet du Constructeur, qui doit en outre préciser les caractéristiques techniques du produit.

La conception du châssis et de la carrosserie / protection périphérique doit répondre aux normes en vigueur pour les karts de loisir et de location (Norme Européenne EN 16230-1).

17.2 – Karts de compétition

Pour être approuvés, les châssis-cadres des karts de compétition devront être conformes aux mêmes dispositions du Règlement

RESS

The battery cells may come from serial production.

Battery Packaging can be a specific development, under the responsibility of the system provided, who must:

- *be the intellectual and physical owner of all the production technical drawings,*
- *Have the appropriate technical expertise,*
- *Carry out the necessary checks to ensure compliance with homologation parameters.*

Assembly and operation must be carried out under the supervision of the system provider, who must provide a test report

A risk analysis will be requested

Control unit

Battery management system will be under the responsibility of the system provider.

Hardware may come from serial production.

The system supplier must be the intellectual owner of the software

Software will be part of the Risk assessment.

Integration

Articles 21, 22, 23, 24 and 31 of the specific Homologation Regulations must be complied with, for the installation of the electric drive train in the chassis.

If these articles cannot be respected, a specific frame will be imposed.

In agreement with the FIA Technical and Safety Department, exemptions may be granted under certain conditions.

Approved ICEs and electric drivetrains that are used in national competitions must be used with CIK-FIA homologated chassis, brakes and bodywork (currently valid or expired) or an approved chassis in accordance with Article 17.

In agreement with the FIA Technical and Safety Department deviations may be granted under certain conditions.

Article 17: Leisure or rental Kart chassis

Leisure or rental karts are to be differentiated from competition karts.

17.1 – Leisure or rental karts

Only chassis that comply with the minimum safety rules for "leisure karting" or "rental karting" professional activities, as set out in the CIK-FIA Leisure Karting Guidelines, will be approved.

For Manufacturers, the minimum quantity listed in Article 9 shall be presented for the Approval inspection.

An ATF shall be submitted and accompanied by the full catalogue of the Manufacturer, who shall further specify the technical characteristics of the product.

The design of the chassis and bodywork / peripheral protection must meet the standards in force for leisure and rental karts (European Standard EN 16230-1).

17.2 – Competition karts

To be approved, the chassis frames of competition karts shall comply with the same provisions of CIK-FIA Technical Regulations for the Group 2 chassis or Group 3 chassis.

Technique de la CIK-FIA pour les châssis du Groupe 2 ou du Groupe 3.

Pour les Constructeurs, la quantité minimale listée à l'Article 10 doit être présentée à l'inspection d'Agrément.

Une FTA doit être présentée et doit être accompagnée du catalogue complet du Constructeur, qui doit en outre préciser les caractéristiques techniques du produit.

La conception du châssis-cadre doit être telle qu'elle doit pouvoir permettre le montage de carrosseries homologuées par la CIK-FIA.

Article 18 : Pneumatiques

Pour les Manufacturiers, la quantité minimale figurant à l'Article 10 devra être produite pour l'inspection d'Agrément.

Un Manufacturier reconnu par la CIK-FIA est autorisé à agréer au maximum deux modèles slick et un modèle pluie.

Les pneus agréés doivent être utilisés uniquement pour les séries monomarkes.

Le laboratoire agréé testera tous les pneus slicks agréés d'un Manufacturier pour s'assurer de leur conformité aux spécifications.

For Manufacturers, the minimum quantity listed in Article 10 shall be presented for the Approval inspection.

An ATF shall be submitted and accompanied by the full catalogue of the Manufacturer, who shall further specify the technical characteristics of the product.

The design of the chassis frame must be such as to allow the compliant fitting of CIK-FIA homologated bodywork.

Article 18: Tyres

For Manufacturers, the minimum quantity listed in Article 10 shall be presented for the Approval inspection.

A CIK-FIA recognised Manufacturer is authorised to approve a maximum of two slick models and one wet weather model.

The approved tyres must be used for Mono-Brand Series only.

The approved laboratory will test all approved slick tyres of a Manufacturer to ensure compliance with the specifications.