



CHANGES TO THE REGULATIONS

22.07.2016



New rules on the front fairings

The whole karting community welcomed the introduction in 2015 by the CIK-FIA of the new front fairing fasteners with great satisfaction to reduce bad behaviour on the track. However, it was soon found in the Competitions that not all equipment responded equivalently on impact. The CIK-FIA Sporting Working Group has discussed this problem already at the end of last season. The CIK-FIA has taken on the difficult task of overcoming this drawback by taking into account a maximum of parameters. Several tests have been performed on bodywork from various sources by the independent laboratory CSI, of Bollatte in Italy.

A new homologation regulation concerning front fairings will be enacted for 2017, but the new rules for international karting events will already be applicable from 1st November 2016, before the CIK-FIA World Championship in Bahrain. These decisions were taken in response to several unsporting interpretations of the current regulation or significant differences in hardness of the material used, generating inequalities among participants. It should also be recalled that each bodywork part is approved with its steel and plastic parts inseparable.

The regulatory changes relate firstly to the tubes of the front fairing and also the front fairing control process itself, both to be approved at the end of a race.

The steel part of the front bumper is made of two tubes connected together, and the spacing of the front fairing must be at least 27 mm at all points. The size and shape of these bars will be more closely regulated. The two corners of the upper bar must have one constant radius of curvature. The same applies for the lower bar. The straight length of the lower bar must be between 300 and 310 mm (+/- 5 mm) and the straight length of the upper bar must be between 380 and 390 mm (+/- 5 mm), in relation to the longitudinal axis of the kart.

Front fairings approved to be used on a kart at an international event will be able to constantly satisfy impact and pushing tests provided for in the Technical Regulations according to detailed procedures. The CIK-FIA or the ASN responsible may request that any front fairing used in racing undergo additional laboratory analysis at the end of the competition to verify compliance. Any refusal or non-conformity will be punished by exclusion.

[Link to the bulletin 42 \(specific prescriptions\)](#)

[Link to the bulletin 42 \(technical regulations and technical drawings\)](#)

[Link to the bulletin 42 \(homologation regulations\)](#)

MODIFICATIONS DANS LES RÈGLEMENTS

Nouvelles règles concernant les carénages avant

L'ensemble de la communauté du karting a accueilli avec une grande satisfaction l'introduction par la CIK-FIA en 2015 des nouvelles fixations de carénage avant visant à réduire les mauvais comportements en piste. Cependant, il a été rapidement constaté au cours des Compétitions que tous les équipements ne réagissaient pas de manière équivalente en cas de choc. Le Groupe de Travail Sportif de la CIK-FIA a commencé à discuter de ce problème dès la fin de la saison dernière. La CIK-FIA s'est attelée à la tâche complexe de remédier à cet inconvénient en prenant en compte un maximum de paramètres. Plusieurs tests ont été pratiqués sur des carrosseries de diverses provenances par le laboratoire indépendant CSI, de Bollatte en Italie.

Un nouveau règlement d'homologation concernant les carénages avant sera édicté pour 2017, mais les nouvelles règles concernant les courses internationales seront déjà applicables à partir du 1er novembre 2016, soit avant le Championnat du Monde CIK-FIA de Bahreïn. Ces décisions ont été prises en réaction à plusieurs constats d'interprétation anti-sportive du règlement actuel ou à des différences notables dans la dureté du matériau utilisé, générant des inégalités entre les participants. Il convient aussi de rappeler que chaque élément de carrosserie est homologué de manière indissociable entre ses parties acier et plastique.

Les changements réglementaires concernent d'une part les tubes du pare-chocs avant et d'autre part la procédure de contrôle du carénage avant lui-même, aussi bien lors de son homologation qu'à l'issue d'une course.

Le pare-chocs avant est constitué, pour sa partie en acier, de deux tubes reliés entre eux dont l'espacement avec le carénage avant devra être au minimum de 27 mm en tous points. La taille et la forme de ces deux barres seront davantage réglementées. Les deux angles de la barre supérieure devront toujours avoir un rayon de courbure constant. Il en sera de même pour la barre inférieure. La longueur de la partie rectiligne de la barre inférieure devra être comprise entre 300 et 310 mm (+/- 5 mm), et la longueur de la partie rectiligne de la barre supérieure entre 380 et 390 mm (+/- 5 mm), ceci par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Les carénages avant homologués utilisés sur un kart lors d'une épreuve internationale devront pouvoir satisfaire en permanence aux tests d'impacts et de poussée verticale prévus par le Règlement Technique selon des procédures détaillées. La CIK-FIA ou l'ASN responsable pourront demander que tout carénage avant utilisé en course subisse des analyses supplémentaires en laboratoire à l'issue de la Compétition afin de vérifier sa conformité. Tout refus ou constat de non-conformité sera sanctionné par une exclusion.

[Lien vers le bulletin \(prescriptions spécifiques\)](#)

[Lien vers le bulletin \(règlement technique et dessins techniques\)](#)

[Lien vers le bulletin \(règlement d'homologation\)](#)