

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

- Article 1 - Homologation
- Article 2 - Conditions imposées aux ASN
- Article 3 - Points à suivre pour l'homologation
- Article 4 - Calendrier des procédures d'homologation
- Article 5 - Commercialisation

CRITÈRES D'HOMOLOGATION

- Article 6 - Définition d'un constructeur reconnu par la CIK-FIA
- Article 7 - Modèle de châssis et moteur
- Article 8 - Matériel homologué et production minimale

VÉRIFICATIONS ET INSPECTIONS

- Article 9 - Vérifications et informations supplémentaire
- Article 10 - Procédure d'inspection d'homologation
- Article 11 - Tests et contrôles post-homologation

FICHES D'HOMOLOGATION

- Article 12 - Fiche d'homologation du modèle international
- Article 13 - Support informatique
- Article 14 - Spécifications à fournir sur la fiche d'homologation de base
- Article 15 - Tolérances de fabrication
- Article 16 - Rectification d'une fiche d'homologation par la CIK-FIA

ERRATUM ET SUPPLÉMENT

- Article 17 - Erratum (ER)
- Article 18 - Supplément (SUP)
- Article 19 - Présentation des demandes d'erratum et de supplément d'homologation
- Article 20 - Homologations caduques

SPECIFIC HOMOLOGATION REGULATIONS

- Article 21 - Châssis
- Article 22 - Carrosseries et pare-chocs avant
- Article 23 - Protections des roues arrière
- Article 24 - Freins
- Article 25 - Moteurs 2 Temps
- Article 26 - Allumages
- Article 27 - Carburateurs
- Article 28 - Silencieux d'aspiration
- Article 29 - Silencieux d'échappement
- Article 30 - Système d'échappement pour les moteurs KZ2 et KZ1
- Article 31 - Pneumatiques

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

1) HOMOLOGATION

C'est la constatation officielle faite par la CIK-FIA qu'un produit est construit en nombre suffisant conformément à la spécification indiquée dans le règlement pour être classé dans les Groupes décrits dans le Règlement International de Karting (RIK) en vigueur.
Seul un Constructeur reconnu par la CIK-FIA a la possibilité de recevoir une Homologation CIK-FIA valable. La demande d'homologation doit être présentée à la CIK-FIA par l'ASN du pays dans lequel le produit à considérer est construit et doit donner lieu à l'établissement d'une Fiche d'Homologation.

Une session d'homologation a lieu tous les 3 ans pour un produit donné comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Les demandes H1 doivent parvenir à la CIK-FIA via l'ASN selon le calendrier des procédures d'homologation en vigueur.

HOMOLOGATION REGULATIONS

GENERAL PRESCRIPTIONS

- Article 1 - Homologation
- Article 2 - Conditions imposed on ASN's
- Article 3 - Steps to be followed for the homologation
- Article 4 - Calendar of homologation procedures
- Article 5 - Sales

HOMOLOGATION CRITERIA

- Article 6 - CIK-FIA recognized manufacturer - definition
- Article 7 - Model of chassis and engine
- Article 8 - Homologated equipment and minimum production

CONTROLS AND INSPECTIONS

- Article 9 - Controls and additional information
- Article 10 - Homologation inspection procedure
- Article 11 - Post-homologation tests and controls

HOMOLOGATION FORMS

- Article 12 - Homologation form of the international model
- Article 13 - Computer support
- Article 14 - Specifications to be supplied on the basic homologation form
- Article 15 - Manufacturing tolerances
- Article 16 - Rectification of a homologation form by the CIK-FIA

ERRATUM AND SUPPLEMENT

- Article 17 - Erratum (ER)
- Article 18 - Supplement (SUP)
- Article 19 - Submission of homologation erratum and supplement applications
- Article 20 - Obsolete homologations

SPECIFIC HOMOLOGATION REGULATIONS

- Article 21 - Chassis
- Article 22 - Bodywork and bumpers
- Article 23 - Rear wheel protection
- Article 24 - Brakes
- Article 25 - 2-Stroke Engines
- Article 26 - Ignitions
- Article 27 - Carburetors
- Article 28 - Intake silencers
- Article 29 - Exhaust Silencers
- Article 30 - Exhaust system for KZ2 and KZ1 engines
- Article 31 - Tyres

GENERAL PRESCRIPTIONS

1) HOMOLOGATION

This is the official assessment made by the CIK-FIA that a product has been built in sufficient numbers to the specification set in the regulations to justify classification in the Groups described in the valid International Karting Regulations (IKR). Only a CIK-FIA recognised manufacturer has the possibility of receiving a valid CIK-FIA Homologation. The homologation application must be submitted to the CIK-FIA by the ASN of the country in which the product to be considered is built and must lead to the establishment of a Homologation Form.

For each particular product, there is one homologation session every 3 years as mentioned in the chart below. H1 applications must reach the CIK-FIA via the ASN according to the calendar of homologation procedures in force. The validity of all homologations will come into effect as from the following

La validité de toutes les homologations sera effective à compter du 1er janvier suivant et pour une durée de 3 ans (excepté les combinaisons).
Le(s) produit(s) homologué(s) devra(ont) être décrit(s) dans le catalogue du Constructeur et faire l'objet d'une fiche descriptive dite « Fiche d'Homologation », visée par l'ASN et selon le modèle établi par la CIK-FIA. Aucune extension d'homologation ne sera admise (excepté les combinaisons).

Périodes de transition d'homologation (**Mini - Groupe 3**) :

<u>2020-2021-2022</u>	<u>2020-2022-2023</u>	<u>2020-2023</u>
Moteurs	Pneus	Châssis
Allumages		Freins
Carburateurs		Carrosserie et Pare-chocs
Silencieux d'aspiration		Protection des roues arrière

Périodes d'homologation (**autres catégories - Groupe 2**) :

<u>2019-2021-2022</u>	<u>2020-2022-2023</u>	<u>2021-2022-2023</u>
Moteurs	Pneus	Châssis
Allumages		Freins
Carburateurs		Carrosserie et Pare-chocs
Silencieux d'aspiration		Protection des roues arrière
Silencieux d'échappement		

et ainsi de suite.

L'homologation d'un modèle ne peut être valable que dans le Groupe et/ou les Catégories auxquelles il est destiné.

Un numéro de série devra être estampé sur chaque châssis et moteur. Chaque numéro de série devra se rapporter à un châssis et moteur uniquement.

2) CONDITIONS IMPOSÉES AUX ASN

Pour qu'une demande d'homologation puisse être présentée à la CIK-FIA, elle doit provenir d'une ASN membre de la FIA de la part d'un Constructeur.

De ce fait, le Constructeur s'engage à se conformer aux prescriptions du Code Sportif International (ci-après dénommé « le CSI »), au Règlement Technique et à tous les Règlements internationaux y compris le présent, ainsi qu'à tout règlement national complémentaire établi par l'ASN concernée, sur la procédure d'établissement et de transmission à la CIK-FIA des demandes d'homologation présentées par le Constructeur.

Au cas où le non-respect d'une prescription quelconque serait constaté, la CIK-FIA, en se référant à l'Article 12.2 du CSI « Pénalités », pourra prendre toute sanction prévue par le CSI.

3) POINTS À SUIVRE POUR L'HOMOLOGATION

La CIK-FIA publie le calendrier des procédures d'homologation. Ce calendrier comporte :

- la date limite du dépôt des demandes et de l'envoi des Fiches ;
- la date d'entrée en vigueur des homologations prononcées (voir Article Validation des Homologations).

a. Retirer le dossier d'homologation auprès de l'ASN.

b. Remplir la demande, formulaire H1 d'homologation, la rendre à l'ASN, accompagnée de la taxe d'admission d'homologation (selon tarif pratiqué par l'ASN). Les droits d'admission d'homologation seront ensuite facturés par la CIK-FIA à l'ASN, sans indemnisation en cas d'annulation ultérieure ou de non-validation de l'homologation. Les frais de déplacement des Inspecteurs seront à la charge des demandeurs. Après l'approbation finale de toutes les homologations, les frais de déplacement des Inspecteurs seront additionnés et répartis de façon égale entre tous les demandeurs, excepté les frais d'hôtel, qui pourront être facturés au demandeur par l'ASN concernée. La CIK-FIA se chargera de facturer les frais de déplacement des Inspecteurs aux ASN, qui les refactureront à leur tour aux demandeurs concernés. Cependant, les frais de déplacement d'un Inspecteur liés à une seconde inspection seront intégralement pris en charge par le demandeur concerné.
En même temps, le projet de Fiche d'Homologation sera envoyé par E-mail à la CIK-FIA.

1st January and for a duration of 3 years (except Overalls).
The homologated product(s) shall be described in the Manufacturer's catalogue and be the subject of a descriptive form called "Homologation Form", stamped by the ASN and in accordance with the model established by the CIK-FIA.
No homologation extensions will be allowed (except Overalls).

Homologation transition periods (**Mini - Group 3**):

<u>2020-2021-2022</u>	<u>2020-2022-2023</u>	<u>2020-2023</u>
Engines	Tyres	Chassis
Ignitions		Brakes
Carburettors		Bodywork and Bumpers
Intake Silencers		Rear wheel protection

Homologation periods (**other categories - Group 2**):

<u>2019-2021-2022</u>	<u>2020-2022-2023</u>	<u>2021-2022-2023</u>
Engines	Tyres	Chassis
Ignitions		Brakes
Carburettors		Bodywork and Bumpers
Intake Silencers		Rear wheel protection
Exhaust Silencers		

and so on.

The homologation of a model can be valid only in the Group and/or Categories for which it is intended.

A serial number/character shall be stamped on each homologated product. Each serial number/character shall refer to one homologated product only.

2) CONDITIONS IMPOSED ON ASNs

For a homologation application to be able to be submitted to the CIK-FIA, it must come from an ASN member of the FIA on behalf of a Manufacturer.

Hence, the Manufacturer undertakes the responsibility to comply with the prescriptions of the International Sporting Code (hereafter referred to as "the ISC"), with the Technical Regulations and with any international regulations including these, as well as with any supplementary national regulations drawn up by the ASN concerned, regarding the procedure of the establishing and transmission to the CIK-FIA of homologation applications submitted by the Manufacturer.

Should it be ascertained that any prescription has not been respected, the CIK-FIA, referring to Article 12.2 of the ISC "Penalties", may impose any penalty as provided for by the ISC.

3) STEPS TO BE FOLLOWED FOR THE HOMOLOGATION

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

- the deadline for submitting applications and sending the Forms;
- the date of the beginning of the validity of the homologations pronounced (see Article "Validation of homologation").

a. Collect the homologation file from the ASN.

b. Fill in the homologation application form H1, send it back to the ASN together with the homologation application fee (in accordance with the fee charged by the ASN). The homologation application fee will then be charged by the CIK-FIA to the ASN, and there will be no indemnisation in the event of a subsequent cancellation or non-validation of the homologation. The Inspectors' travelling expenses shall be charged to the applicants. After the final approval of all homologations, the Inspectors' travelling expenses will be added together and shared out equally among all applicants, except hotel costs, which may be charged by the ASN concerned to the applicant. The CIK-FIA will be responsible for invoicing the Inspectors' travelling expenses to the relevant ASNs which in turn will re-invoice them to the applicants concerned. However, an Inspector's travelling expenses regarding an additional inspection will be fully charged to the applicant concerned.
At the same time, the draft Homologation Form will be sent to the CIK-FIA by email.

c. L'ASN signera (signature électronique) et tamponnera le formulaire H1 et l'enverra par E-mail (format : Microsoft Word) avant le 1er août, dernier délai, au Secrétariat de la CIK-FIA. Avant d'envoyer une demande, l'ASN doit vérifier que celle-ci est entièrement remplie et que les données figurant sur le formulaire de demande sont conformes au Règlement.

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

d. La CIK-FIA attribuera un numéro d'homologation et le communiquera à l'ASN et au Constructeur avant le 8 août. Aucune homologation et aucun numéro d'homologation officiels ne seront accordés avant que toutes les dépenses et tous les droits ne soient complètement payés.

e. En transitant par l'ASN pour être tamponnées et signées, les Fiches d'Homologation dans la quantité et le format demandés par le règlement en vigueur, doivent être arrivées à la CIK-FIA selon le calendrier d'homologation en vigueur. La CIK-FIA aura le droit d'effectuer le contrôle du matériel à homologuer dans les quantités demandées. Pour la Fiche d'Homologation, les photos devront être des photos numériques HD et détournées.

f. La CIK-FIA communiquera la date de l'inspection à chaque ASN ainsi qu'au Constructeur.

g. Les Officiels suivants devront être présents à l'inspection:
- un des délégués CIK-FIA (un représentant de l'ASN) du pays ou un remplaçant
- un Commissaire Technique choisi par l'ASN
- l'Inspecteur ou les Inspecteurs choisis par la CIK-FIA.

h. L'Inspecteur compte le nombre d'exemplaires du matériel requis.

L'Inspecteur choisit des exemplaires au hasard. Leurs numéros seront notés séparément.

Seul le Constructeur sera responsable pour la compatibilité du matériel homologué avec la Fiche d'Homologation.

Lors de l'inspection d'homologation, l'Inspecteur prélèvera et plombra les exemplaires choisis (sélectionnés au hasard). Le plombage officiel de la CIK-FIA et/ou de l'ASN doit être utilisé. Un nombre fixe d'exemplaires plombés :
- sera mis à la disposition de la CIK-FIA, sous la responsabilité de l'ASN pour toute la validité de l'homologation
- devra être envoyé par le Constructeur immédiatement après l'inspection à l'entrepôt de la CIK-FIA par service rapide.

i. L'Inspecteur ou les Inspecteurs choisis par la CIK-FIA remplira(ont) un rapport concernant l'inspection, signé par le(s)dit(s) Inspecteur(s), le délégué CIK-FIA (représentant de l'ASN du pays du Constructeur), le Commissaire Technique choisi par l'ASN et le demandeur (Constructeur).

Attention : toutes les demandes et inspections seront annulées sans indemnisation si les Fiches d'Homologation à remplir ne sont pas correctes, dûment signées et estampillées par l'ASN et en possession de la CIK-FIA au plus tard le dernier jour du mois au cours duquel l'inspection a eu lieu.

4) CALENDRIER DES PROCEDURES D'HOMOLOGATION

Calendrier de la procédure :

- Formulaires de demande H1 envoyés à la CIK-FIA par l'intermédiaire de l'ASN avant le 1er août
- Numéros d'homologation avant le 8 août (nouvelles homologations).
- Fiches d'Homologation avant le 22 août (nouvelles homologations).
- Inspections à partir du 15 septembre (nouvelles homologations).
- Liste provisoire des homologations pour le 1er novembre.

La validité de l'homologation sera effective à compter du 1er janvier suivant et pour une durée de 3 ans.

Il n'y aura aucune possibilité d'inspection retardée au-delà du 31 octobre.

Après l'approbation de la demande par le Secrétariat de la CIK-FIA, une liste des demandes d'homologation approuvées sera publiée par la CIK-FIA dans les meilleurs délais.

c. The ASN will sign (electronic signature) and stamp the H1 form and send it by email (format: Microsoft Word) before the deadline of 1st August to the CIK-FIA Secretariat. Before sending an application, an ASN must check that the application form is completely filled in and that the data on the application form complies with the Regulations

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

d. The CIK-FIA will allocate a homologation number and communicate it to the ASN and to the Manufacturer before 8th August. No official homologation approval or homologation number will be issued until all the costs and fees concerning the homologation have been paid.

e. The Homologation Forms in the quantity and the format required by the Regulations in force must pass via the ASN in order to be signed and stamped according to the calendar of homologation procedure in force. The CIK-FIA will have the right to check the equipment to be homologated in the quantities required. For the Homologation Form, photographs shall be HD digital and cropped.

f. The CIK-FIA will inform the ASN involved about the inspection date, with a copy to the Manufacturer.

g. The following Officials must be present at the inspection:
- one of the CIK-FIA delegates (ASN representative) from the country concerned or a substitute
- a Scrutineer chosen by the ASN
- the Inspector(s) chosen by the CIK-FIA.

h. The Inspector counts the examples of the equipment required.

The Inspector chooses examples at random, their numbers being noted separately.

Only the Manufacturer will be responsible with regard to the compatibility of the equipment with the Homologation Form.

During the homologation inspection, the Inspector will take and seal the examples chosen (selected at random). The official seal of the CIK-FIA and/or of the ASN must be used. A fixed number of sealed examples:
- will be placed at the CIK-FIA's disposal, under the ASN's responsibility throughout the validity of the homologation
- must be sent by the manufacturer immediately after the inspection to the CIK-FIA warehouse by express mail.

i. The Inspector(s) chosen by the CIK-FIA will fill in a report concerning the inspection, signed by the Inspector(s), the CIK-FIA delegate (ASN representative from the Manufacturer's country), the Scrutineer chosen by the ASN and the Applicant (Manufacturer).

Warning: all applications and inspections will be cancelled without indemnity if the Homologation Forms to be completed are not in order, duly signed and stamped by the ASN and in possession of the CIK-FIA by the deadline of the last day of the month of the inspection.

4) CALENDAR OF HOMOLOGATION PROCEDURES

Calendar of the procedure:

- H1 application Forms sent to the CIK-FIA via the ASN before 1st August
- Homologation numbers before 8th August (new homologations).
- Homologation Forms before 22nd August (new homologations).
- Inspections from 15th September (new homologations).
- Provisional list of homologations for 1st November.

The validity of the homologation will come into effect as from the following 1st January and for a duration of 3 years.

There will be no late inspections after 31st October.

After the approval of the application by the CIK-FIA Secretariat, a list of the homologation applications will be published by the CIK-FIA at its earliest convenience.

Toutes les remarques relatives aux demandes présentées seront communiquées aux ASN concernées.

L'approbation avec commentaires des demandes d'homologation ne sera prononcée que le premier du mois suivant la réception et l'acceptation par le Secrétariat de la CIK-FIA des renseignements supplémentaires. Les renseignements (modifications) devront parvenir au Secrétariat sous forme de pages corrigées de la Fiche d'Homologation (en 1 exemplaire informatique).

5) COMMERCIALISATION

Les produits homologués doivent être vendus accompagnés de la Fiche d'Homologation concernée si celle-ci est demandée.

Tout matériel homologué par la CIK-FIA doit être en vente libre dans tous les pays affiliés à la FIA. L'homologation est la propriété de la CIK-FIA.

CRITERES D'HOMOLOGATION

6) DEFINITION D'UN CONSTRUCTEUR RECONNU PAR LA CIK-FIA

Une société dont l'activité consiste principalement à assembler différentes pièces provenant d'autres fabricants en un produit final ne peut être considérée comme un Constructeur reconnu par la CIK-FIA.

Tout Constructeur qui souhaite procéder pour la première fois à une homologation CIK et/ou tout Constructeur reconnu par la CIK-FIA qui souhaite développer un nouveau concept devra(en)t contacter le Secrétariat de la CIK six mois avant la date de clôture pour le Formulaire de demande H1 concerné.

Tout Constructeur reconnu par la CIK-FIA qui, au 1er janvier de chaque année, aurait du matériel homologué selon le présent règlement, se verra facturer un droit de « Constructeur Reconnu par la CIK-FIA » d'un montant de 750 EUR par modèle homologué. Ce droit comprend notamment l'utilisation du paquet marketing lié de la CIK-FIA, la publication de tous les produits homologués sur le site internet officiel de la CIK-FIA et une « Carte Accréditée Industrie CIK-FIA » par modèle homologué valable pour l'année concernée. Ce droit sera appliqué à tous les nouveaux produits homologués par la CIK-FIA dès le 1er janvier 2018.

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

Est qualifié de Constructeur reconnu par la CIK-FIA celui qui remplit les critères suivants :

Pour les châssis:

- maîtrise et effectue la conception du châssis cadre et des principaux accessoires de sécurité (fusées, pédales & colonne de direction), définit les opérations et la gamme de fabrication,
- dispose des capacités d'étude suffisantes,
- détient la propriété intellectuelle du châssis-cadre, de ses composants et des principaux accessoires de sécurité,
- réalise dans ses usines les opérations de pliage, d'assemblage et de soudage du châssis-cadre et des principaux accessoires de sécurité (fusées, pédales & colonne de direction),
- s'assure des opérations de contrôle nécessaires pour garantir le respect des paramètres d'homologation,
- réalise les opérations de contrôle des matériaux et sous-ensembles nécessaires en matière de sécurité (tubes, fusées, pédales, colonne de direction et axe arrière).

Le Constructeur peut monter les éléments suivants sans les concevoir lui-même ; ils doivent cependant être homologués par la CIK-FIA : la carrosserie complète, le système de freinage.

Pour les carrosseries:

- est propriétaire intellectuel et physique de tous les dessins techniques de production,
- détient les moules et les gabarits de fabrication,
- maîtrise la conception des pièces de carrosseries et des pare-chocs concernés, et dispose des capacités d'étude suffisantes,
- détient la propriété intellectuelle de ce qui concerne la carrosserie et les

Any remarks relating to the applications submitted will be forwarded to the ASNs concerned.

The approval with comments of the homologation applications will only be pronounced on the first day of the month following the receipt and the acceptance by the CIK-FIA Secretariat of any extra information. Information (modifications) must reach the Secretariat in the guise of corrected pages from the Homologation Form (1 computer example).

5) SALES

Homologated products must be sold with the Homologation Form concerned if called upon.

Any equipment homologated by the CIK-FIA must be freely available on the market in all the countries affiliated to the FIA. The homologation is the property of the CIK-FIA

HOMOLOGATION CRITERIA

6) CIK-FIA RECOGNISED MANUFACTURER - DEFINITION

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

Any manufacturer who would like to undertake a CIK homologation for the first time, and/or any CIK-FIA Recognised Manufacturer who would like to develop a new concept, should contact the CIK Secretariat six months before the closing date of the relevant H1 Application Form.

Any Manufacturer recognised by the CIK-FIA that, on 1 January of each year, has homologated equipment as described in the present regulations, will be invoiced an "CIK-FIA Recognised Manufacturer" fee of EUR 750 per homologated model. Specifically, this fee includes the use of the marketing package from the CIK-FIA, the publication of all homologated products on the CIK-FIA official website and one "CIK-FIA Accredited Trade Card" per homologated model valid for that year. This fee will be introduced with all new homologated products validated by the CIK-FIA as from 1 January 2018.

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

In order to be qualified as a CIK-FIA Recognised Manufacturer it is necessary to satisfy the criteria below:

For chassis:

- master and carry out the design of the chassis-frame and of the main safety accessories (the knuckles, the pedals and the steering column) and define the manufacturing operations and range,
- have access to an adequate research department,
- hold the intellectual rights of the chassis-frame, of its components and of the main safety accessories (the knuckles, the pedals and the 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, the pedals and the steering column),
- ensure the control operations required to guarantee that the homologation parameters are complied with;
- carry out the control operations regarding the materials and safety sub-systems (the tubes, the knuckles, the pedals, the steering column and the rear axle).

The Manufacturer may fit the following elements without designing them himself; however, they must be homologated by the CIK-FIA: complete bodywork, braking system.

For bodywork:

- be the intellectual and physical owner of all the production technical drawings,
- be the owner of the moulds and of the manufacturing templates,
- master the design of the bodywork elements and bumpers concerned, and have access to an adequate research department,
- hold the intellectual rights regarding the bodywork and bumpers, i.e.:

pare-chocs, soit:

- définir les opérations et la gamme de fabrication,
- avoir l'expertise technique appropriée,
- réalise dans ses usines les opérations de soudage nécessaires à la fabrication des pare-chocs, ainsi que les opérations de contrôle requises pour des considérations de sécurité.

Le Constructeur doit concevoir et dessiner les pièces en plastique de la carrosserie; la production peut cependant être sous-traitée.

Pour les freins :

- est propriétaire intellectuel et physique de tous les dessins techniques de production,
- maîtrise la conception des éléments des freins et dispose des capacités d'étude suffisantes,
- détient la propriété intellectuelle de ce qui concerne les éléments des freins, soit:
 - définir les opérations et de la gamme de fabrication,
 - avoir l'expertise technique appropriée,
 - réalise dans ses usines le montage nécessaire pour fabriquer le système de freins, ainsi que les procédures d'inspection requises pour des considérations de sécurité.

Pour les moteurs :

- est propriétaire intellectuel et physique de tous les dessins techniques ;
- détient les modèles et moules de fonderie, les gabarits de fabrication et les machines (machines de finition),
- maîtrise la conception des éléments des moteurs et dispose des capacités d'étude suffisantes,
- a l'expertise technique appropriée,
- s'assure des opérations de contrôle nécessaires pour garantir le respect des paramètres d'homologation,
- effectue le montage final et la mise au point dans ses propres locaux pour les moteurs prêts à être utilisés.

Pour les allumages :

- est propriétaire intellectuel et physique de tous les dessins techniques,
- détient les modèles et moules de fonderie, ainsi que les gabarits de fabrication,
- maîtrise la conception et la méthode d'opération des pièces de l'allumage et dispose de capacités d'étude suffisantes et d'installations appropriées pour tester toutes les pièces d'allumages,
- effectue le montage final et le réglage dans ses propres locaux pour l'allumage, prêt à monter sur le moteur.

Pour les carburateurs :

- est propriétaire intellectuel et physique de tous les dessins techniques,
- détient les modèles et moules de fonderie, les gabarits de fabrication et les machines de production pour la fabrication du corps de carburateur,
- effectue le montage final et le réglage dans ses propres locaux pour les carburateurs prêts à être utilisés.

Pour les silencieux d'aspiration :

- est propriétaire intellectuel et physique de tous les dessins techniques de production,
- détient les moules et les gabarits de fabrication,
- maîtrise la conception des éléments des silencieux d'aspiration concernés et dispose des capacités d'étude adéquates,
- détient la propriété intellectuelle de ce qui concerne les silencieux d'aspiration, soit :
 - définir les opérations et la gamme de fabrication,
 - avoir l'expertise technique appropriée,
 - réalise dans ses usines la production de toutes les pièces de plastique concernées.

Pour les silencieux d'échappement :

- est propriétaire intellectuel et physique de tous les dessins techniques de production,
- détient les moules et les gabarits de fabrication,
- maîtrise la conception des éléments des silencieux d'échappement concernés et dispose des capacités d'étude adéquates,
- détient la propriété intellectuelle de ce qui concerne les silencieux

- to define the manufacturing operations and range,
- to have appropriate technical expertise,
- carry out in the Manufacturer's factories the welding operations necessary to build the bumpers, as well as the control operations required for safety.

The Manufacturer must design and draw the plastic bodywork elements; however, the production may be subcontracted.

For brakes:

- be the intellectual and physical owner of all the production technical drawings,
- master the design of the brake elements and have access to an adequate research department,
- hold the intellectual rights regarding the brake elements, i.e.:
 - to define the manufacturing operations and range,
 - to have appropriate technical expertise,
 - carry out in the Manufacturer's factories the assembly necessary to build the brake system, as well as the inspection procedures required for safety.

For engines:

- 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),
- master the design of the engine parts and have access to an adequate research department;
- have appropriate technical expertise,
- ensure the control operations required to guarantee that the homologation 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.

For ignitions:

- be the intellectual and physical owner of all the technical drawings,
- be the owner of the models and casting moulds, as well as of the manufacturing templates,
- master the design and operation method of the ignition parts and have access to an adequate research department and of sufficient test facilities for all ignition parts,
- carry out in the Manufacturer's factories the final assembly and adjustment of the ignition, ready to assemble onto the engine.

For carburettors:

- 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 production machines for the manufacturing of the carburettor body,
- carry out in the Manufacturer's factories the final assembly and adjustment of the carburettors, ready to drive.

For intake silencers:

- be the intellectual and physical owner of all the production technical drawings,
- be the owner of the moulds and of the manufacturing templates,
- master the design of the intake silencers concerned, and have access to an adequate research department,
- hold the intellectual rights regarding the intake silencers, i.e.:
 - to define the manufacturing operations and range,
 - to have appropriate technical expertise,
 - carry out in the Manufacturer's factories the production of all plastic parts concerned.

For exhaust silencers:

- be the intellectual and physical owner of all the production technical drawings,
- be the owner of the moulds and of the manufacturing templates,
- master the design of the exhaust silencer elements and have access to an adequate research department,
- hold the intellectual rights regarding the exhaust silencer, i.e.:

d'échappement, soit :

- définir les opérations et la gamme de fabrication,
- avoir l'expertise technique appropriée,
- réalise dans ses usines les opérations de soudage nécessaires à la fabrication des silencieux d'échappement.

Pour les pneumatiques:

- est titulaire d'un savoir-faire technique comprenant :
 - la propriété intellectuelle et matérielle de tous les dessins techniques ;
 - la capacité d'étude et de moyens d'essais et de développement suffisants ;
 - la propriété des moules de vulcanisation ;
 - la réalisation des opérations de contrôle requises pour des considérations de sécurité ;
 - la définition des opérations et la gamme de fabrication.
- peut justifier de l'existence d'une entité économique autonome, reconnue et enregistrée comme telle, en son nom propre, dans le secteur de l'industrie des pneumatiques auprès des autorités administratives locales compétentes.

7) MODÈLE DE CHÂSSIS ET MOTEUR

Un modèle est défini par un ensemble de caractéristiques. Il est déterminé par des objets semblables pouvant être reproduits.

La définition de «modèle» s'applique à tous les châssis et moteurs identiques appartenant à une série de fabrication distinguable par une conception et ligne générale extérieure déterminée et répondant à une même conception mécanique.

- a) Pour tous les moteurs 125 et 250 cm³ à boîte de vitesses, les critères de caractéristiques différenciant 2 modèles seront:
- la course (au-delà des +/- 0,2 mm) ou
 - le type de refroidissement (air ou eau) ou
 - le type d'admission (valve rotative, clapets, jupe de piston).

Pour tous les moteurs 125 et 250 cm³ sans boîte de vitesses, la définition de modèle s'applique aux éléments suivants :

- Course et alésage.
- Orientation de la boîte à clapets (verticale ou horizontale).
- Nombre de canaux de transfert.
- Présence de la power-valve.
- Cylindre complet (cylindre et chemise).

b) Dans le cas de châssis de kart à homologuer, les critères de caractéristiques différenciant 2 modèles seront:

- 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.

8) MATÉRIEL HOMOLOGUÉ ET PRODUCTION MINIMALE

La production minimale exigée est relative à du matériel identique destiné à la vente normale à la clientèle.

La liste ci-après indique le matériel qui doit être homologué, ainsi que les quantités minimum à produire :

Matériel Equipment	Quantité minimum Minimum quantity	Remarques Remarks
Châssis Chassis	75	dont 25 unités complètes including 25 complete units
Carrosseries Bodywork	75	par unité per unit
Freins Brakes	75	kits complets complete kits
Moteurs Mini Mini engines	50	assemblés assembled

- to define the manufacturing operations and range,
- to have appropriate technical expertise,
- carry out in the Manufacturer's factories the welding operations necessary to build the exhaust silencer.

For tyres:

- have technical expertise, and in particular:
 - own the intellectual and material property rights of all technical drawings,
 - have sufficient means for studying, testing and development,
 - be the owner of the vulcanisation moulds;
 - carry out the required safety control operations;
- define the manufacturing operation and range;
- be able to prove the existence of an autonomous economic entity in the field of the tyre industry, recognised and registered as such in its own name by the competent local administrative authorities.

7) MODEL OF CHASSIS AND ENGINE

A model is defined by a number of characteristics. It is determined by similar objects which may be reproduced.

The definition of a "model" applies to any identical chassis and engines from a production series distinguishable by a determined design and general external outline, conforming to the same mechanical design.

- a) For all 125 and 250 cc engines with gearboxes, the criteria of characteristics which differentiate 2 models are:
- the stroke (beyond the +/- 0.2 mm) or
 - the type of cooling (air or water) or
 - the type of intake (rotary valve, reed valve or piston port).

For all 125 and 250 cc engines without gearboxes, the model definition applies to the following elements:

- Stroke and bore.
- Orientation of the reed box (vertical or horizontal).
- Number of transfer ducts.
- Presence of the power-valve.
- Complete cylinder (barrel and liner).

b) In the case of kart chassis to be homologated, the criteria of characteristics which differentiate 2 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.

8) HOMOLOGATED EQUIPMENT AND MINIMUM PRODUCTION

The required minimum production concerns identical equipment intended for normal sale to customers.

The following list indicates equipment requiring homologation and the minimum production quantities:

Moteurs OK-Junior <i>OK-Junior engines</i>	50	<i>assemblés</i> <i>assembled</i>
Moteurs OK <i>OK engines</i>	50	<i>assemblés</i> <i>assembled</i>
Moteurs KZ2 et KZ1 <i>KZ2 and KZ1 engines</i>	50	<i>assemblés</i> <i>assembled</i>
Moteurs Superkart <i>Superkart engines</i>	10	<i>assemblés</i> <i>assembled</i>
Allumages <i>Ignitions</i>	100	<i>par catégorie</i> <i>per category</i>
Carburateurs OK et OK-Junior <i>OK and OK-Junior carburetors</i>	50	<i>chaque</i> <i>each</i>
Carburateurs Mini <i>Mini carburetors</i>	50	
Silencieux d'aspiration <i>Intake silencers</i>	100	<i>par modèle</i> <i>per model</i>
Silencieux d'échappements KZ2 et KZ1 <i>KZ2 and KZ1 exhaust silencers</i>	50	<i>par modèle</i> <i>per model</i>
Échappements KZ2 et KZ1 <i>KZ2 and KZ1 exhausts</i>	25	<i>par modèle de moteur homologué</i> <i>per homologated engine model</i>
Pneus slick 5" Option et Prime <i>5" Slick tyres Option and Prime</i>	500	<i>chaque</i> <i>each</i>
Pneus slick 5" Mini <i>5" Slick tyres Mini</i>	500	
Pneus pluie 5" <i>5" Wet weather tyres</i>	250	<i>chaque pour les Groupes 1, 2 et 3</i> <i>each for Groups 1, 2 and 3</i>
Pneus 6" <i>6" Tyres</i>	250	

VÉRIFICATION ET INSPECTIONS

9) VÉRIFICATIONS ET INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Le Secrétariat de la CIK organisera des inspections concernant la quantité de matériel identique produit et sa conformité avec la demande d'homologation. De telles inspections seront effectuées lorsque la CIK-FIA le jugera nécessaire ou lorsque le Président de la CIK-FIA le demandera.

Un Inspecteur au minimum sera choisi par la CIK-FIA et aucun Inspecteur ne devra être du même pays que le matériel inspecté ni avoir un quelconque rapport avec le Constructeur.

Il incombera à tout moment au Constructeur de prouver aux Inspecteurs que la demande est conforme.

La CIK-FIA imposera un droit supplémentaire au cas où plus d'une inspection serait jugée nécessaire par rapport au matériel homologué.

La CIK-FIA se réserve le droit de contrôle des homologations existantes, et pourra en conséquence demander un complément d'information aux Constructeurs. Au cas où il serait établi que de fausses déclarations ont été faites, la CIK-FIA pourra annuler l'homologation concernée.

10) PROCÉDURE D'INSPECTION D'HOMOLOGATION

a) Avant de commencer une inspection, le(s) Inspecteur(s) devra(ont) veiller à ce que les Formulaire de demande H1 concernés soient dûment estampillés et signés.

b) Les Inspecteurs devront examiner les installations de production pour le

CONTROLS AND INSPECTIONS

9) CONTROLS AND ADDITIONAL INFORMATION

The CIK Secretariat will organise inspections concerning the quantity of identical equipment produced and its compliance with the homologation application. Such inspections will be carried out when the CIK-FIA deems it necessary or when the President of the CIK-FIA requests it.

At least one Inspector will be chosen by the CIK-FIA and no Inspector shall be of the nationality of the country of the inspected equipment, nor shall he in any way be connected with the Manufacturer.

The onus shall at all times be on the Manufacturer to prove to the Inspectors that the application is in order.

The CIK-FIA will charge an additional fee if more than one inspection is deemed necessary in respect of the homologated equipment.

The CIK-FIA reserves the right to control existing homologations and therefore can require additional information from the Manufacturers. Should it be established that false statements have been made, the CIK-FIA may cancel the homologation concerned.

10) HOMOLOGATION INSPECTION PROCEDURE

a) Before commencing an inspection, the Inspector(s) shall ensure that the H1 Homologation Forms concerned are duly stamped and signed.

b) Inspectors shall examine the production facilities for the equipment under

matériel inspecté et s'assurer qu'elles sont conformes à tous égards à la production prétendue.

c) Les Inspecteurs devront examiner les documents relatifs à la production et à la livraison de pièces détachées pour le matériel quand ils le jugeront nécessaire, y compris notamment :

- documents de douane,
- factures,
- données informatiques relatives à la production.

d) Les Inspecteurs devront chercher la confirmation directement auprès des fournisseurs de pièces détachées et de pré-assemblage que les livraisons correspondent à la production prétendue pour le matériel, et le Constructeur devra accorder aux Inspecteurs toute assistance ou toute autorité dont ils auraient besoin pour ce faire.

e) Le Constructeur devra faire en sorte que la quantité totale requise de matériel à homologuer se trouve dans l'usine lorsque l'inspection est effectuée.

f. Produits homologués sans test de laboratoire ultérieur :

- Châssis
- Freins
- Moteurs
- Allumages
- Carburateurs

Processus pour les produits sans test de laboratoire ultérieur :

Lors de l'inspection d'homologation, les Inspecteurs choisiront au hasard le nombre prescrit d'exemplaires par modèle homologué demandé (voir article pertinent dans le présent règlement) qui seront plombés par l'Inspecteur et tenus à la disposition de la CIK-FIA. L'inspection et le plombage seront effectués immédiatement après que la sélection aura été faite et les Inspecteurs devront être présents pendant toutes ces opérations.

Un modèle plombé sera tenu à disposition de la CIK-FIA, sous la responsabilité de l'ASN le temps de la validité de l'homologation et un modèle plombé sera envoyé par le fabricant à l'entrepôt de la CIK-FIA par service rapide.

Tous les frais de livraison seront à la charge du demandeur (le fabricant).

Si un fabricant reconnu par la CIK-FIA souhaite homologuer un modèle identique sous le même numéro d'homologation pour la période d'homologation suivante également, une autre inspection d'homologation n'aura pas lieu et les modèles plombés lors de l'inspection d'homologation initiale seront toujours conservés à titre de référence en cas de tests post-homologation.

g) Produits homologués avec test de laboratoire ultérieur :

- Carrosseries et pare-chocs
- Protection des roues arrière
- Silencieux d'aspiration pour KZ, KZ2, OK et OK-Junio
- Silencieux d'échappement
- Pneus (éventuel test en piste supplémentaire)

Processus pour les produits avec test de laboratoire ultérieur :

Lors de l'inspection d'homologation, les Inspecteurs choisiront au hasard le nombre prescrit d'exemplaires par modèle homologué demandé (voir article pertinent dans le présent règlement) qui seront plombés par l'Inspecteur et tenus à la disposition de la CIK-FIA. L'inspection et le plombage seront effectués immédiatement après que la sélection aura été faite et les Inspecteurs devront être présents pendant toutes ces opérations.

Un modèle plombé sera tenu à disposition de la CIK-FIA, sous la responsabilité de l'ASN le temps de la validité de l'homologation. Les autres modèles plombés seront envoyés par le fabricant à l'entrepôt de la CIK-FIA par service rapide et la CIK-FIA demandera au laboratoire reconnu d'effectuer le(s) essai(s) de laboratoire décrit(s) (voir article pertinent dans le présent règlement). Tous les frais de livraison et les frais pour les tests de laboratoire seront à la charge du demandeur (le fabricant).

Dans le cas de l'homologation des pneus, la CIK-FIA pourra vérifier, au moyen de tests en piste (selon la «Méthode d'essai pour la classification des pneus selon leur durée de vie»), la corrélation entre le type de pneumatique présenté par le fabricant au moment de l'homologation et la dénomination du

inspection and ensure that these are consistent in all respects with the production claimed.

c) Inspectors shall examine such documents relating to the production and delivery of components for the equipment as they may deem necessary, including notably:

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

d) Inspectors shall seek confirmation directly from the suppliers of spare parts and sub-assemblies that deliveries correspond to the production claimed for the equipment, and the Manufacturer shall give the Inspectors any assistance or authority that they may require in order to do this.

e) The Manufacturer shall ensure that the required total quantity of equipment to be homologated is in the factory premises when the inspection is carried out.

f) Homologated products without subsequent laboratory test:

- Chassis
- Brakes
- Engines
- Ignitions
- Carburetors

Process for products without subsequent laboratory test:

During the homologation inspection the Inspectors shall select at random the prescribed number of examples per requested homologated model (see relevant article in the present regulations) which will be sealed by the Inspector and kept at the disposal of the CIK-FIA. Inspection and sealing will take place immediately after the selection has been made and Inspectors shall remain present throughout.

One sealed model will be kept at the CIK-FIA's disposal, under the ASN's responsibility throughout the validity of the homologation, and 1 sealed model will be sent by the manufacturer to the CIK-FIA warehouse by express mail.

All delivery costs must be paid by the applicant (manufacturer).

If a CIK-FIA Recognised Manufacturer wishes to homologate an identical model under the same homologation number for the following homologation period as well, a further homologation inspection will not take place and the sealed models of the original homologation inspection will still be kept as a reference in the event of post-homologation tests.

g) Homologated products with subsequent laboratory test:

- Bodywork and Bumpers
- Rear wheel protection
- Intake silencers for KZ, KZ2, OK and OK-Junior
- Exhaust silencers
- Tyres (possible additional track test)

Process for products with subsequent laboratory test:

During the homologation inspection the Inspectors shall select at random the prescribed number of examples per requested homologated model (see relevant article in the present regulations) which will be sealed by the Inspector and kept at the disposal of the CIK-FIA. Inspection and sealing will take place immediately after the selection has been made and Inspectors shall remain present throughout.

One sealed model will be kept at the CIK-FIA's disposal, under the ASN's responsibility throughout the validity of the homologation. The other sealed models will be sent by the manufacturer to the CIK-FIA warehouse by express mail and the CIK-FIA will ask the recognised laboratory to carry out the described laboratory test(s) (see relevant article in the present regulations). All delivery costs and the fees for laboratory tests must be paid by the applicant (manufacturer).

In case of tyre homologation the CIK-FIA may verify, by means of track tests (according to the method described under "Testing method for tyre classification by wear life"), the correlation of the tyre type submitted by the manufacturer at the time of homologation with the denomination of the

mélange indiquée sur la Fiche d'Homologation.

Le coût du test en piste sera entièrement à la charge des fabricants concernés. Le coût total sera donc également réparti entre le nombre de demandes d'homologation des pneumatiques Option et Prime.

Si les résultats du(des) test(s) de laboratoire (et dans le cas de l'homologation des pneus le test en piste) prouvent que le produit répond à toutes les exigences du règlement d'homologation, la validité de l'homologation concernée entrera en vigueur à partir du 1er janvier suivant. Les résultats de ces tests seront annexés (si spécifié) à la Fiche d'Homologation initiale et serviront de références complémentaires en cas de tests post-homologation.

Dans le cas de l'homologation des pneus, si les résultats du test en piste supplémentaire prouvent que le produit ne remplit pas toutes les exigences du règlement d'homologation, la demande d'homologation concernée ne sera pas valable.

Si les résultats du(des) test(s) de laboratoire prouvent que le produit ne remplit pas toutes les exigences du règlement d'homologation – se reporter à la procédure « Contrôles post-homologation appliqués aux produits par la CIK-FIA »).

Si un fabricant reconnu par la CIK-FIA souhaite homologuer un modèle identique sous le même numéro d'homologation pour la période d'homologation suivante également, la procédure d'homologation sera effectuée dans son intégralité, mais les résultats du(des) test(s) de laboratoire initiaux seront toujours conservés dans la Fiche d'Homologation à titre de référence en cas de tests post-homologation. Toutefois, si entre-temps, un(des) test(s) nouveau(x) ou supplémentaire(s) ou d'autres valeurs sont requis pour l'homologation concernée, il sera obligatoire que ce(s) test(s) nouveau(x) ou supplémentaire(s) soi(en)t effectué(s) avec succès et que les éventuelles autres valeurs soient respectées. Dans le cas contraire, la demande d'homologation concernée ne sera pas valable.

h) Les Inspecteurs devront examiner les documents relatifs au matériel terminé quand ils le jugent nécessaire, y compris notamment :

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

i) Les Inspecteurs s'assureront, au moyen de contrôles effectués à l'improviste ou par d'autres moyens, que les livraisons effectuées chez les concessionnaires et les ventes enregistrées par ceux-ci correspondent aux chiffres fournis par le Constructeur et le Constructeur devra accorder aux Inspecteurs toute assistance ou toute autorité dont ils auraient besoin pour ce faire.

j) Si :

- le Constructeur s'oppose à la présentation de certaines informations ou de certains documents exigés par les Inspecteurs en raison de leur caractère confidentiel ou pour d'autres raisons,

ou si :

- les Inspecteurs ne peuvent s'assurer que les prétentions portées sur le certificat de le Formulaire de demande H1 concernant la production sont exactes,

ou si :

- la CIK-FIA le juge nécessaire, pour quelque raison que ce soit, la CIK-FIA pourra nommer une firme d'experts comptables de renommée internationale dont l'attestation déclarant quelles prétentions portées sur le Formulaire de demande H1 le certificat de concernant la production sont exactes, constituera une preuve décisive de ce fait. Les frais de tels experts comptables seront remboursés à la CIK-FIA par le Constructeur dans le premier cas, mais dans le deuxième et le troisième cas, la CIK-FIA paiera, à moins qu'une irrégularité ne soit trouvée.

k) Les Inspecteurs soumettront à la CIK-FIA le Rapport d'Homologation

compound indicated on the Homologation Form.

The total cost of the track test will be paid by the manufacturers concerned. Therefore the total cost will be shared out equally among the number of homologation applications of Option and Prime tyres.

If the results of the laboratory test(s) (and in case of tyre homologation the track test) prove that the product satisfies all requirements of the homologation regulations, the validity of the homologation concerned will come into effect as from the following 1st January.

The results of these tests will be appended (if specified) to the initial Homologation Form and will serve as supplementary references in the event of post-homologation tests.

In case of tyre homologation, if the result of the additional track test proves that the product does not satisfy all requirements of the homologation regulations, the homologation application concerned will receive no validity.

If the laboratory test(s) results prove that the product does not satisfy all requirements of the homologation regulations – see procedure "Post-homologation controls applied to the products by the CIK-FIA".

If a CIK-FIA Recognised Manufacturer wishes to homologate an identical model under the same homologation number for the following homologation period as well, the whole homologation procedure will be carried out but the original laboratory test(s) results will still be kept in the Homologation Form as a reference in the event of post-homologation tests. However, if in the meantime new/additional test(s) or other values are required for the homologation concerned, it will be mandatory that this new/additional test(s) is carried out successfully and that the possible other values are respected. Otherwise, the homologation application concerned will receive no validity.

h) Inspectors shall examine such documents relating to the completed equipment as they may deem necessary, including notably:

- delivery notes,
- customs documents,
- list 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.

i) Inspectors shall ensure, by random checks or otherwise, that deliveries to and sales by dealers correspond to the figures supplied by the Manufacturer, and the Manufacturer shall give the Inspectors any assistance or authority that they may require in order to do this.

j) If:

- the Manufacturer objects to producing any of the information or documents required by Inspectors on grounds of confidentiality or otherwise,

or if:

- Inspectors are unable to ensure that the claims made in the H1 Application Form regarding the production are correct,

or if:

- the CIK-FIA for any reason deems it necessary, the CIK-FIA may appoint a firm of auditors of international repute whose attestation that the claims made in the H1 Application Form regarding the production are correct will be conclusive evidence of this fact. Such auditors' expenses shall be reimbursed to the CIK-FIA by the Manufacturer in the first case, but in the second and third cases, the CIK-FIA shall pay unless an irregularity is found.

k) Inspectors shall submit to the CIK-FIA the Homologation Inspection Report

	Modèles plombés tenus à la disposition de la CIK-FIA – <i>Sealed models kept at the CIK-FIA's disposal</i>	Modèles plombés conservés à l'entrepôt de la CIK-FIA – <i>Sealed models kept at the CIK-FIA warehouse</i>	Modèles plombés utilisés pour le laboratoire d'essais – <i>Sealed models used for the laboratory test</i>	Modèles de pneus slick 5" plombés utilisés pour les essais en piste – <i>Sealed 5" slick tyre models used for the track test</i>
Châssis (monté) <i>Chassis (assembled)</i>	1	–	–	–
Carénage avant <i>Front Fairing</i>	1	1	6	–
Kit de montage de carénage avant <i>Front Fairing Mounting Kit</i>	1	1	–	–
Panneau frontal <i>Front Panel</i>	1	1	–	–
Carrosserie latérale <i>Side Bodywork</i>	1 droit & 1 gauche <i>1 right & 1 left</i>	1 droit & 1 gauche <i>1 right & 1 left</i>	2 droits & 2 gauches <i>2 right & 2 left</i>	–
Protection des roues arrière <i>Rear Wheel Protection</i>	1	1	8	–
Freins <i>Brakes</i>	1	1	–	–
Moteurs (Mini) <i>Engines (Mini)</i>	1	1	–	–
Moteurs (OK, OK-Junior) <i>Engines (OK, OK-Junior)</i>	1	1	–	–
Moteurs (KZ/KZ2), système d'échappement compris <i>Engines (KZ/KZ2), incl. Exhaust system</i>	1	1	–	–
Moteurs (Superkart) <i>Engines (Superkart)</i>	1	1	–	–
Allumages <i>Ignitions</i>	1	1	–	–
Carburateurs <i>Carburettors</i>	1	1	–	–
Silencieux d'Aspiration <i>Intake Silencer (OK, OK-Junior, KZ, KZ2)</i>	1	1	4	–
Silencieux d'Aspiration <i>Intake Silencer (Mini)</i>	1	1	–	–
Silencieux d'Echappement <i>Exhaust Silencer</i>	1	1	1	–
Pneus Slicks 5" <i>5" Slick Tyres</i>	1	1	2	6
Pneus Slicks 6" <i>6" Slick Tyres</i>	1	1	2	–
Pneus pluie <i>Wet Weather Tyres</i>	1	1	2	–

d'Inspection (RAPINSP.doc) exposant toutes les démarches qu'ils ont effectuées selon la procédure ci-dessus. Seule la CIK-FIA pourra accorder une homologation, et les Inspecteurs ne révéleront à aucun moment leurs découvertes à un tiers quelconque y compris au Constructeur. Le Rapport d'Inspection (ou au moins un Rapport de Pré-Inspection) doit être en possession de la CIK-FIA en moins de 15 jours après le début de l'inspection.

l) Tous les documents ou toutes les informations obtenus par les Inspecteurs selon les Articles 9, 10 et 11 sont 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.

(RAPINSP.doc) setting out all the steps they have taken under the above procedure. Only the CIK-FIA can grant homologations, and Inspectors shall at no time indicate their findings to any third party including the Manufacturer. The Inspector's report (or at least a Pre-Inspection Report) must be in the possession of the CIK-FIA within 15 days of the beginning of the inspection.

l) All documents or information obtained by Inspectors under Articles 9, 10 and 11 are 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.

11) TESTS ET CONTRÔLES POST-HOMOLOGATION

Sur réclamation d'un Concurrent ou d'une ASN, ou selon sa propre décision, la CIK-FIA se réserve le droit de se procurer des échantillons de manière aléatoire et de les soumettre à des essais pour s'assurer que la qualité reste constante et que les exigences d'homologation continuent à être respectées. Ces essais se référeront aux éléments contenus dans la Fiche d'Homologation, y compris ses annexes.

11.1.1) Acceptation par le fabricant de contrôles post-homologation

En demandant l'homologation de son produit, le fabricant s'engage automatiquement à respecter le présent règlement et accepte toutes les procédures de contrôle que la CIK-FIA pourrait entreprendre pour garantir la conformité des produits homologués.

Les tests de contrôle post-homologation seront effectués conformément aux conditions énoncées dans le règlement d'homologation. Le fabricant s'engage donc à ne contester aucune différence dans les conditions des tests qui pourraient se présenter entre le test post-homologation et le test d'homologation initial.

11.1.2) Engagement du fabricant vis-à-vis de la stabilité de son produit

Une fois la demande d'homologation déposée, le fabricant s'engage à ne pas modifier la conception du produit, les matériaux qui le composent ni sa méthode fondamentale de fabrication.

11.2) Organisation des contrôles post-homologation effectués par la CIK-FIA

11.2.1 Un échantillon du produit sera prélevé par la CIK-FIA ou par toute autre personne nommée par la CIK-FIA, directement sur le lieu de production, lors d'une épreuve ou via les chaînes de distribution. Dans le cas d'un prélèvement à l'usine, le fabricant sera contacté à l'avance.

11.2.2 Les essais seront effectués conformément à la norme s'appliquant à l'échantillon homologué, dans un laboratoire choisi et agréé par la CIK-FIA.

11.2.3 A la suite de ces tests, deux résultats sont possibles :

- Si le test est satisfaisant, le fabricant sera informé qu'un contrôle a été effectué et que l'échantillon répond à la norme.
- Si le test révèle que l'échantillon ne répond pas à la norme, la non-conformité du produit sera établie à partir de la simple constatation d'irrégularité de ce seul échantillon. Le fabricant sera averti par lettre recommandée de la non-conformité de son produit.

A la demande du fabricant par lettre recommandée, envoyée à la CIK-FIA dans les 15 jours suivant l'envoi de la notification de non-conformité, le même échantillon pourra être de nouveau testé par la CIK-FIA. Dans le cas d'un test destructif, un nouvel échantillon sera prélevé conformément au point 11.2.1. Le fabricant ainsi qu'un représentant de son ASN seront invités à assister à la contre-expertise. Dans la mesure du possible, les contre-expertises seront effectuées dans le laboratoire où les tests d'homologation initiaux avaient eu lieu.

Si, lors des deux tests de laboratoire, la valeur moyenne du premier test de contrôle (11.2.3) et du second test de contrôle est jugée non conforme à la norme, la non-conformité du produit sera établie au seul motif que l'irrégularité de ce seul échantillon a été notée.

Si, lors des deux tests de laboratoire, la valeur moyenne du premier test de contrôle (11.2.3) et du second test de contrôle est jugée conforme à la norme, la conformité du produit sera rétablie.

11.3) Annulation de l'homologation

Si la non-conformité de l'échantillon est établie conformément aux Articles 11.2.1 ou 11.2.2, l'homologation sera annulée.

La procédure ci-après sera appliquée pour l'annulation de l'homologation :

- L'ASN du fabricant sera informée de l'annulation de l'homologation CIK-FIA du produit.
- Le fabricant sera responsable de la mise en œuvre de la décision de la

11) POST-HOMOLOGATION TESTS AND CONTROLS

If an Entrant or an ASN lodges a protest, or on its own decision, the CIK-FIA reserves the right to procure samples randomly and to test them in order to ensure that the quality remains constant and that the homologation requirements continue to be respected.

For these tests, reference will be made to the elements mentioned on the Homologation Form, including its appendices.

11.1.1) Manufacturer's acceptance of post-homologation controls

In applying for the homologation of its product, the Manufacturer automatically undertakes to respect the present regulations and accepts all the control procedures that the CIK-FIA may undertake to guarantee the conformity of the homologated products.

The post-homologation control tests will be carried out in conformity with the conditions set out in the homologation regulations. The Manufacturer therefore undertakes not to contest any differences in the test conditions that may appear between the post-homologation test and the initial homologation test.

11.1.2) Manufacturer's undertaking for the stability of its product

When applying for the homologation, the Manufacturer undertakes not to modify the design, materials and fundamental method of production of the product.

11.2) Organisation of post-homologation controls carried out by the CIK-FIA

11.2.1 A sample of the product will be taken by the CIK-FIA, or by any other CIK-FIA appointed person, directly at the production site, at an event or via the distribution channels. In the case of a sample taken at the factory, the Manufacturer will be contacted beforehand.

11.2.2 Tests will be carried out in compliance with the standard to which the sample is homologated, in a CIK-FIA-approved laboratory chosen by the CIK-FIA.

11.2.3 Following these tests, there are two possible outcomes:

- If the sample passes the test, the Manufacturer will be notified that a control has been carried out and that the sample complies with the standard.
- If the sample is found not to comply with the standard, the non-conformity of the product will be established on the sole grounds that the irregularity of this single sample has been noted. The Manufacturer will be notified by registered letter of the non-conformity of its product.

At the request of the Manufacturer by registered letter, sent to the CIK-FIA within the 15 days following the sending of the notification of non-conformity, the same sample may be re-tested by the CIK-FIA. In the case of a destructive test, a new sample will be taken in accordance with 11.2.1. The Manufacturer will be invited to attend the second test, together with a representative of its ASN. As far as possible, the second control tests will be carried out in the laboratory in which the initial homologation tests were conducted.

If during the two laboratory tests the average value of the first control test (11.2.3) and the second control test is found not to comply with the standard, the non-conformity of the product will be established on the sole grounds that the irregularity of this single sample has been noted.

If during the two laboratory tests the average value of the first control test (11.2.3) and the second control test is found to comply with the standard, the conformity of the product will be re-established.

11.3) Cancellation of the homologation

If the non-conformity of the sample is established in accordance with Articles 11.2.1 or 11.2.2, the homologation shall be cancelled.

The following procedure will be used for the cancellation of the homologation:

- The Manufacturer's ASN will be notified of the cancellation of the CIK-FIA homologation of the product.
- The Manufacturer will be responsible for implementing the CIK-FIA's

CIK-FIA à ses propres frais.

Une fois que la décision d'annuler l'homologation aura été prise, l'homologation du produit concerné sera immédiatement retirée. Il ne sera par conséquent plus accepté pour les compétitions régies par les règlements de la CIK-FIA.

Dans le même temps, la CIK-FIA annoncera publiquement la sanction.

11.4) Facturation des contrôles

Si la non-conformité du produit est établie, la CIK-FIA facturera au fabricant, via son ASN, l'ensemble des frais occasionnés par ces tests de contrôle. Ceux-ci comporteront les coûts d'achat du produit, les coûts des tests et une somme forfaitaire de 2500 euros pour les services de la CIK-FIA

FICHES D'HOMOLOGATION

12) FICHE D'HOMOLOGATION DU MODÈLE INTERNATIONAL

Les Fiches d'Homologation sont remplies sous l'entière responsabilité du Constructeur / demandeur.

La CIK-FIA a fait publier la Fiche d'Homologation de base dans ses versions française/anglaise. Elles sont publiées sur le site web de la FIA : www.fiakarting.com

La CIK-FIA publiera le Règlement d'Homologation avec ses Fiches, formulaires et tous documents sur clé USB. Sur accord de l'ASN, la CIK-FIA pourra envoyer cette clé USB directement au Constructeur.

Chaque ASN a le droit de faire imprimer sa propre Fiche d'Homologation, celle-ci étant rédigée en français ou en anglais et dans la langue du pays concerné. Ces Fiches ne seront admises qu'après ratification par la CIK-FIA. Toute Fiche non conforme au modèle international de la CIK-FIA ne sera pas reconnue.

Ces Fiches d'Homologation seront remplies dans la langue du pays concerné et seront accompagnées d'une traduction française ou anglaise de toutes les indications.

Toutes les dimensions seront données dans le système métrique, sauf les mesures des pneus.

Les options concernant les homologations des châssis, moteurs, freins, carburateurs et carrosseries ne sont pas autorisées. Il est toutefois permis d'homologuer un moteur avec deux pistons (deux segments différents) et un système de freinage avec deux tailles de disque différentes.

13) SUPPORT INFORMATIQUE

Toutes les demandes d'homologation ainsi que les Fiches d'Homologation devront être remplies d'après le modèle informatique original au format Microsoft Word.

Voir annexes: formulaires de demande d'homologation et Fiches d'Homologation.

14) SPÉCIFICATIONS À FOURNIR SUR LA FICHE D'HOMOLOGATION DE BASE

Il est obligatoire de remplir entièrement la Fiche d'Homologation de base. Des détails et exemples sont fournis sur les fiches spécimens de la CIK-FIA. Cette Fiche d'Homologation de base ne doit contenir aucune autre information que celles demandées aux différentes questions numérotées. Des précisions pourront être apportées dans les « informations complémentaires ». Chaque question ne pourra être suivie que de l'information technique concernant la pièce ou l'équipement.

15) TOLÉRANCES DE FABRICATION

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

16) RECTIFICATION D'UNE FICHE D'HOMOLOGATION PAR LA CIK-FIA

Au cas où la CIK-FIA constaterait qu'une Fiche d'Homologation d'un modèle dont l'homologation a déjà été prononcée comporterait des indications ne correspondant pas à la réalité ou non conformes au Règlement Technique de la CIK-FIA ou au présent règlement, cette Fiche devra être rectifiée comme

decision at its own expense.

Once the decision to cancel the homologation has been made, the homologation of the product concerned will immediately be withdrawn. It will therefore no longer be accepted for competitions governed by the CIK-FIA regulations.

At the same time, the CIK-FIA will announce the sanction publicly.

11.4) Invoicing of the controls

If the non-conformity of the product is established, the CIK-FIA will invoice the Manufacturer, via its ASN, for the entire costs occasioned by these control tests. These shall include the costs of purchasing the product, the costs of the tests, and a fixed sum of 2500 EUR for the services of the CIK-FIA.

HOMOLOGATION FORMS

12) HOMOLOGATION FORM OF THE INTERNATIONAL MODEL

Homologation Forms are completed under the full responsibility of the Manufacturer / applicant.

The CIK-FIA has had the basic Homologation Form drawn up in the French/English versions. They are published on the CIK website: www.fiakarting.com

The CIK-FIA shall publish the Homologation Regulations with its Forms, application forms and all documents on USB stick. With the ASN's agreement, the CIK-FIA may send this USB stick directly to the Manufacturer.

Each ASN is entitled to draw up its own Homologation Form, in French or in English and in the language of the country concerned. These Forms shall only be accepted after the CIK-FIA has ratified them. Any Form failing to conform to the international model of the CIK-FIA shall not be recognised.

These Homologation Forms shall be completed in the language of the country concerned and be accompanied by a French or English translation of all the indications.

All the dimensions shall be given in the metric system, except the dimensions of tyres.

Options for homologations of chassis, engines, brakes, carburetors and bodywork are not permitted. However, it is permitted to homologate an engine with two pistons (two different segments) and a braking system with two different disc sizes.

13) COMPUTER SUPPORT

All homologation applications as well as Homologation Forms must be filled in according to the original computer model under Microsoft Word format.

See appendices: homologation application forms and Homologation Forms.

14) SPECIFICATIONS TO BE SUPPLIED ON THE BASIC HOMOLOGATION FORM

It is mandatory to complete the basic Homologation Form entirely. Details and examples will be supplied on the CIK-FIA specimen forms. This basic Homologation Form must contain no information other than that requested under the various numbered questions. Specifications may be contributed under "additional information". Each question may be followed only by the technical information concerning the part or standard equipment.

15) MANUFACTURING TOLERANCES

The tolerances prescribed by the CIK-FIA are specified in the Technical Regulations.

16) RECTIFICATION OF A HOMOLOGATION FORM BY THE CIK-FIA

In case the CIK-FIA should ascertain that the Homologation Form of an already homologated model contains indications that do not tally with reality or do not comply with the CIK-FIA Technical Regulations or with these regulations, the Form must be rectified as requested by the CIK-FIA.

demandé par la CIK-FIA.

La rectification sera publiée par la CIK-FIA, et sera valable à partir du 1^{er} jour du mois suivant. Toute erreur évidente n'ayant pas trait aux performances pourra être corrigée directement par le Secrétariat de la CIK-FIA.

ERRATUM ET SUPPLÉMENT

17) ERRATUM (ER)

Un erratum est la constatation officielle et la correction d'un renseignement erroné fourni précédemment par le Constructeur.

Un erratum annule et remplace ce renseignement. Les errata permettent de corriger des erreurs de compilation de Fiche et non de remplacer des pièces existantes. Si un erratum a déjà été accepté pour un article, celui-ci ne peut plus être corrigé de cette façon. Aucun minimum de production n'est exigé pour un erratum.

En vue de la correction, la donnée erronée et le numéro de l'article (ou de la photo) modifiés seront précisés.

Cette Fiche d'Erratum précisera obligatoirement les coordonnées des renseignements erronés (pages de la Fiche de base, numéro de l'Extension, etc.).

18) SUPPLÉMENT (SUP)

Toute information supplémentaire concernant la Fiche d'Homologation sur demande exclusive de la CIK-FIA.

19) PRÉSENTATION DES DEMANDES D'EXTENSION D'HOMOLOGATION

Présentation des demandes d'Erratum et de Supplément d'homologation. Chaque Erratum (ER) et chaque Supplément (SUP) devront faire l'objet d'une feuille séparée. Il devra y être indiqué à quelle homologation (Fiche de base ou évolution) se rapporte la demande.

20) HOMOLOGATIONS CADUQUES

Toutes les homologations se rapportant à un modèle deviennent caduques:

Matériel	Fin de validité après	Equipment	Validity ends after
Châssis	3 ans	Chassis	3 years
Carrosseries	3 ans	Bodywork	3 years
Freins	3 ans	Brakes	3 years
Moteur Mini	3 ans	Mini engine	3 years
Moteurs OK et OK-Junior	3 ans	OK and OK-Junior engines	3 years
Moteurs KZ2 et KZ1	3 ans	KZ2 and KZ1 engines	3 years
Moteurs Superkart	3 ans	Superkart engines	3 years
Allumages OK, OK-Junior et KZ	3 ans	OK, OK-Junior and KZ ignitions	3 years
Carburateurs OK et OK-Junior	3 ans	OK et OK-Junior carburettors	3 years
Silencieux d'aspiration	3 ans	Intake silencers	3 years
Silencieux d'échappements KZ2 et KZ1	3 ans	KZ2 and KZ1 exhaust silencers	3 years
Échappements KZ2 et KZ1	3 ans	KZ2 and KZ1 exhausts	3 years
Pneus	3 ans	Tyres	3 years

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION SPÉCIFIQUE

21) CHÂSSIS

Tous les châssis du Groupe 2 (OK, OK-Junior et KZ2) et du Groupe 3 (Mini) feront l'objet d'une homologation selon les Règlements de la CIK-FIA.

The rectification shall be published by the CIK-FIA and shall be valid as from the first day of the following month. Any obvious error which does not concern performance may be corrected directly by the CIK-FIA Secretariat.

ERRATUM AND SUPPLEMENT

17) ERRATUM (ER)

An erratum is the official ascertainment and correction of a wrong piece of information previously supplied by the Manufacturer.

An erratum cancels and replaces this piece of information. Errata make possible the correction of errors made in compiling the Form but they do not permit the replacement of existing parts. If an erratum has already been accepted for an article, the latter may no longer be corrected in this manner. No production minimum is required for an erratum.

For the correction, the incorrect data and the number of the modified article (or of the photograph) shall be specified.

This Erratum Form shall specify the data of the erroneous information (pages of the basic Form, number of the Extension, etc.).

18) SUPPLEMENT (SUP)

Concerns any supplementary information to the Homologation Form on request of the CIK-FIA only.

19) SUBMISSION OF HOMOLOGATION ERRATUM AND SUPPLEMENT APPLICATIONS

Each Erratum (ER) and Supplement (SUP) shall appear on a separate sheet. The sheet must mention to which homologation the application refers, i.e. to the basic Form or to such or such evolution.

20) OBSOLETE HOMOLOGATIONS

All homologations concerning a model become obsolete:

SPECIFIC HOMOLOGATION REGULATIONS

21) CHASSIS

All the chassis of Group 2 (OK, OK-Junior and KZ2) and Group 3 (Mini) shall be homologated according to the CIK-FIA Regulations.

Ils devront être décrits dans un catalogue du Constructeur et faire l'objet d'une fiche descriptive dite «Fiche d'Homologation», visée par l'ASN et selon le modèle établi par la CIK-FIA.

Des photos faisant apparaître estampé ou gravé, visible en permanence, le logo du Constructeur sur l'axe arrière, la colonne de direction et les fusées, doivent figurer sur la fiche d'homologation du châssis.

Chaque Constructeur aura la possibilité d'homologuer un maximum de 3 modèles par marque, le nombre de marques étant laissé à discrétion.

Pour les Constructeurs: quantité minimum pour chaque modèle: 75 châssis dont 25 montés complets prêts à rouler mais sans pneus et sans moteur, siège, freins ou carrosserie, de façon identique, comme indiqué en page 1 de la Fiche d'Homologation.

Le numéro d'homologation devra être bien visible sur la traverse arrière du châssis.

22) CARROSSERIES ET PARE-CHOC

Toute la carrosserie doit être en plastique et constituée d'un ou plusieurs supports. Les structures des carrosseries latérales (gauche et droite) et du carénage avant doivent être réalisées par injection-soufflage.

Carénage avant

(Groupes 1 et 2, Superkart excepté)

Le carénage avant doit comporter sur sa face avant une surface verticale (avec une tolérance de +/-10° mesurés au centre du carénage avant par rapport au plan vertical théorique) de 200 mm de long au minimum et de 70 mm de haut au minimum située immédiatement au-dessus de la garde au sol. Un angle est autorisé à l'intérieur de cette surface verticale (200 mm – 70 mm) dans les deux sens, mais aucun de ses points ne devrait avoir un rayon inférieur à 250 mm.

(Groupe 3)

Le carénage avant doit comporter sur sa face avant une surface verticale (avec une tolérance de +/-10° mesurés au centre du carénage avant par rapport au plan vertical théorique) de 180 mm de long au minimum et de 50 mm de haut au minimum située immédiatement au-dessus de la garde au sol. Un angle est autorisé à l'intérieur de cette surface verticale (180 mm – 50 mm) dans les deux sens, mais aucun de ses points ne devrait avoir un rayon inférieur à 200 mm.

Carrosseries latérales

(Groupes 1 et 2, Superkart excepté)

Les carrosseries latérales doivent comporter sur leur face extérieure une surface verticale (avec une tolérance de +/- 5° par rapport à un plan vertical théorique) de 100 mm de haut au minimum et de 400 mm de long au minimum, située immédiatement au-dessus de la garde au sol.

(Groupe 3)

Les carrosseries latérales doivent comporter sur leur face extérieure une surface verticale (avec une tolérance de +/- 5° par rapport à un plan vertical théorique) de 100 mm de haut au minimum et de 300 mm de long au minimum, située immédiatement au-dessus de la garde au sol.

Toutes les carrosseries feront l'objet d'une homologation. Elles devront avoir été testées avec les pare-chocs (supports de carrosserie) décrits dans le règlement concerné.

Pour les Constructeurs : quantité minimale pour chaque modèle à présenter lors de l'inspection d'homologation : 75 kits, comme indiqué en page 1 de la Fiche d'Homologation.

Pour les carrosseries constituées de deux caissons latéraux, d'un carénage avant, d'un kit de montage de carénage avant et d'un panneau frontal, le règlement sera fondé sur le Règlement Technique de la CIK-FIA : Carrosserie pour toutes les catégories sur circuits courts.

Pour les pare-chocs (supports de carrosserie) constitués de pièces latérales et avant, le règlement sera fondé sur le Règlement de la CIK-FIA concerné.

Les pièces de carrosserie doivent être montées sur un châssis homologué pour être présentées lors de l'inspection d'homologation afin d'assurer que les dimensions sont conformes au Règlement Technique de la CIK-FIA.

They shall be described in a Manufacturer's catalogue and be the subject of a descriptive form called "Homologation Form", stamped by the ASN and in accordance with the model drawn up by the CIK-FIA.

Photos showing the Manufacturer's logo, stamped or engraved on the rear axle, steering column and knuckles and visible at all times, must appear on the homologation form of the chassis.

Each Manufacturer will be entitled to homologate a maximum of 3 models per make, the number of makes being left free.

For Manufacturers: minimum quantity for each model: 75 chassis, including 25 assembled, complete and ready to be driven, but without tyres, seat, brakes or bodywork and without the engine, in an identical manner, as shown on page 1 of the Homologation Form.

The homologation number shall be clearly visible on the rear strut of the chassis.

22) BODYWORK AND BUMPERS

All bodywork will be made of plastic and of one or more support elements.

The structure of the side bodywork (left and right) and the front fairing must be produced by "plastic air-blow moulded".

Front Fairing

(Groups 1 and 2, except Superkart)

The front fairing must comprise on its front side a vertical surface (with a tolerance of +/- 10° measured in the centre of the front fairing in relation to the theoretical vertical plane) with a minimum length of 200 mm and minimum height of 70 mm located immediately above the ground clearance. Inside this vertical surface (200 mm – 70 mm) in both directions a corner is accepted but no point of the corner should have a radius smaller than 250 mm.

(Group 3)

The front fairing must comprise on its front side a vertical surface (with a tolerance of +/- 10° measured in the centre of the front fairing in relation to the theoretical vertical plane) with a minimum length of 180 mm and minimum height of 50 mm located immediately above the ground clearance. Inside this vertical surface (180 mm – 50 mm) in both directions a corner is accepted but no point of the corner should have a radius smaller than 200 mm.

Side Bodywork

(Groups 1 and 2, except Superkart)

The side bodywork must comprise on its outer side a vertical surface (with a tolerance of +/- 5° in relation to the theoretical vertical plane) with a minimum height of 100 mm and a minimum length of 400 mm located immediately above the ground clearance.

(Group 3)

The side bodywork must comprise on its outer side a vertical surface (with a tolerance of +/- 5° in relation to the theoretical vertical plane) with a minimum height of 100 mm and a minimum length of 300 mm located immediately above the ground clearance.

All bodywork shall be the subject of a homologation shall have been tested together with the bumpers (bodywork supports) described in the regulations concerned.

For Manufacturers: minimum quantity for each model to be presented at the homologation inspection: 75 kits, as shown on page 1 of the Homologation Form.

For bodywork comprising two side boxes, a front fairing, a front fairing mounting kit and a front panel, the regulations will be based on the CIK-FIA Technical Regulations: Bodywork for all categories on short circuits.

For bumpers (bodywork supports) made up of side and frontal parts, the regulations will be based on the CIK-FIA regulations concerned.

Bodywork parts must be mounted on a homologated chassis for presentation during the homologation inspection to ensure dimensional compliance with the CIK-FIA Technical Regulations.

Le logo CIK-FIA et le numéro d'homologation figureront en relief au minimum sur un côté de chaque élément de carrosserie et sur le kit de montage de carénage avant.

Le numéro d'homologation et le logo du Constructeur concerné devront être bien visibles sur chaque élément des supports de carrosserie (pare-chocs). Les numéros d'homologation devront être bien visibles lorsque la carrosserie sera montée sur un châssis. Il est interdit de faire figurer le logo CIK-FIA sur des carrosseries non homologuées.

Les carrosseries et pare-chocs des karts – carrosserie et pare-chocs avant, carrosserie et pare-chocs latéraux gauche, carrosserie et pare-chocs latéraux droit feront l'objet d'un test d'impact pour l'homologation.

Ces tests d'impact doivent être effectués par un institut de tests certifié par la FIA. Pour les carrosseries et pare-chocs, ils pourront notamment être réalisés avec:

C.S.I. - M. Giovanni Consonni
Viale Lombardia 20/B
ITA-20021 BOLLATE (MI)
Tél. : +39 02 38330 229
E-mail : GiovanniConsonni@csi-spa.com

Transport Research Laboratory Ltd
Crowthorne House
Nine Mile Ride
Berkshire
UK-WOKINGHAM RG40 3GA
Tel : +44 1344 770082, Fax : +44 1344 770859
E-mail: motorsport@trl.co.uk

Tests d'impact des carrosseries avant et latérales et des pare-chocs.

Les essais d'impact pour l'homologation seront réalisés en installant l'ensemble carrosserie – pare-chocs sur le chariot de test (voir dessin 8.2) et consisteront en un impact contre une barrière plate et rigide selon les conditions suivantes:

(Groupes 1 et 2, Superkart excepté)

- La vitesse de l'impact sera telle qu'au moment de l'impact, l'énergie cinétique sera de 920 J, +/- 30 J de tolérance (vitesse approximative d'impact comprise entre 10 km/h et 10,70 km/h).

(Groupe 3)

- La vitesse de l'impact sera telle qu'au moment de l'impact, l'énergie cinétique sera de 820 J, +/- 30 J de tolérance (vitesse approximative d'impact comprise entre 9,8 km/h et 10,20 km/h).

- L'impact sera réalisé perpendiculairement par rapport à la barrière, soit 90°.

- La masse totale du chariot sur lequel est monté l'ensemble à homologuer, carrosserie – pare-chocs fixé par la plaque – support, sera comprise entre 200 et 230 kg. Le chariot sera construit de telle façon qu'il présente une structure très rigide.

- Les accélérations durant la phase d'impact seront mesurées selon l'axe X sur le chariot.

- Une caméra haute vitesse avec au minimum 1 000 images par seconde sera utilisée pour l'enregistrement du test d'impact.

- L'intrusion dynamique résiduelle sera mesurée en conclusion de l'impact.

Limites imposées pour l'homologation:

- * Décélération limite pour l'impact frontal: pic maximum de décélération: 15 g.

Décélération moyenne mesurée à V=0: 6 g.

- * Déformation du tube principal du châssis avant: aucune déformation n'est permise.

- * Intrusion dynamique maximum: Zone interdite de 40 mm mesurés en avant du tube principal du châssis avant (voir dessin 8.2).

- * Aucune partie de l'ensemble carrosserie – pare-chocs ne pourra se séparer.

- * Décélération limite pour l'impact latéral: pic maximum de décélération: 10 g

Décélération moyenne mesurée à V=0: 5 g

- * Déformation des fixations sur le châssis: aucune déformation n'est permise.

- * Intrusion dynamique maximum: Zone autorisée 100 mm mesurés par rapport au tube extérieur du pare-chocs (voir dessin 8.2). Aucune partie de

The CIK-FIA logo and the homologation number shall be embossed as a minimum on one side of each bodywork element and on the front fairing mounting kit.

The homologation number and the logo of the manufacturer concerned shall be clearly visible on each bodywork support element (bumpers).

The homologation numbers shall be clearly visible when the bodywork is fitted to a chassis. It is forbidden to have the CIK-FIA logo on non-homologated bodywork.

The karts' bodywork and bumpers - front bodywork and bumper, left side bodywork and bumper and right side bodywork and bumper will be subjected to homologation impact tests.

These tests must be carried out by a testing institute certified by the FIA. For bodywork and bumpers, they can in particular be carried out with:

C.S.I. - Mr Giovanni Consonni
Viale Lombardia 20/B
ITA-20021 BOLLATE (MI)
Tel.: +39 02 38330 229
Email: GiovanniConsonni@csi-spa.com

Transport Research Laboratory Ltd
Crowthorne House
Nine Mile Ride
Berkshire
UK-WOKINGHAM RG40 3GA
Tel : +44 1344 770082, Fax : +44 1344 770859
E-mail: motorsport@trl.co.uk

Impact tests on front and side bodywork and bumpers.

The homologation impact test will be carried out by mounting the bodywork and bumper on a test trolley (see drawing 8.2) and subjecting it to an impact test against a fixed flat rigid barrier in the following conditions:

(Groups 1 and 2, except Superkart)

- The impact velocity will be such that at the moment of impact the Kinetic Energy is 920 J +/- 30 J tolerance (approximate impact velocity of 10 kph to 10.70 kph).

(Group 3)

- The impact velocity will be such that at the moment of impact the Kinetic Energy is 820 J +/- 30 J tolerance (approximate impact velocity of 9,8 kph to 10.20 kph).

- The impact will be carried out perpendicular to the impact barrier, at 90°.

- The total mass of the trolley the sample of bodywork and bumper to be subjected to the homologation tests is mounted will be between 200 and 230 kg. The trolley will be built in such way as to present a very rigid support structure.

- Accelerations during the impact shall be measured on the impact trolley in the X axis.

- 1 high speed camera (video or film) of a minimum of 1,000 frames per second shall be used for impact test recording.

- Residual dynamic intrusion shall be measured on conclusion of the impact test.

Limits imposed for the homologation:

- * Deceleration limits for frontal impact tests: maximum peak deceleration: 15 g.

Average deceleration measured at V=0: 6 g.

- * Deformation of chassis main front tube: no deformation of this tube is allowed.

- * Maximum dynamic intrusion: forbidden zone of 40 mm measured ahead of the chassis main front tube contour (see drawing 8.2).

- * No parts are allowed to separate from the bodywork-bumper unit.

- * Deceleration limits for lateral impact tests: maximum peak deceleration: 10 g

Average deceleration measured at V=0: 5 g

- * Deformation of the chassis attachments: no deformation is allowed.

- * Maximum dynamic intrusion: Permitted zone of 100 mm measured ahead of the bumper contour (see drawing 8.2). No parts are allowed to separate

l'ensemble carrosserie – pare chocs ne pourra se séparer.

22.1) Description des essais d'arrachage – Carénage avant

Les essais d'arrachage pour l'homologation seront réalisés en installant l'unité de carénage avant sur un système de fixation rigide représentant les paramètres du kart tel qu'indiqué sur les dessins 8.2.0 et 8.2.0.b. Une méthode permettant d'appliquer une charge au carénage avant dans une direction verticale positive sur un déplacement maximum de 100 mm à une vitesse de 100 mm/min sera fournie.

La pièce de contact où la charge est appliquée au carénage avant aura une largeur de 100 mm et toute la longueur de l'avant à l'arrière sera tel qu'indiqué sur les dessins 8.2.0.b.

La surface de la pièce de contact sera plate et rigide.

(Groupes 1 et 2, Superkart excepté)

Il y aura deux configurations de charge : essai en biais 400 à droite et à gauche de l'axe central du carénage avant.

(Groupe 3)

Il y aura deux configurations de charge : essai en biais 350 mm – à droite et à gauche de l'axe central du carénage avant.

Quand la performance du carénage avant est testée selon la méthode décrite ci-dessus, la charge maximale moyenne appliquée sur les côtés droit et gauche du carénage avant doit dépasser 700 N sur un déplacement maximum de 100 mm.

22.2) Description des essais de poussée verticale – Carénage avant

Les essais de poussée verticale pour l'homologation seront réalisés en installant l'unité de carénage avant sur un système de fixation rigide représentant les paramètres du kart tel qu'indiqué sur les dessins 8.2.0 et 8.2.0.b.

Une méthode permettant d'appliquer une charge au carénage avant dans une direction verticale négative sera fournie.

Un dispositif (plaque) sera utilisé tel qu'indiqué sur le dessin 8.2.0.a. La plaque (200 mm x 450 mm) d'une épaisseur de 10 mm sera plate et rigide. Il y aura une configuration de charge : essai central – sur l'axe central du carénage avant.

Quand la performance du carénage avant est testée selon la méthode décrite ci-dessus, la charge maximale doit dépasser 700 N sur un déplacement maximum de 30 mm à une vitesse de 100 mm/min.

23) PROTECTIONS DES ROUES ARRIÈRE

23.1) Principes

Les protections des roues arrière seront réalisées par injection-soufflage. Elles seront soumises à une homologation. Elles seront testées avec les supports décrits dans la Fiche d'Homologation.

(Groupes 1 et 2, Superkart excepté)

Les protections des roues arrière doivent être composées de trois parties et être réglables en largeur.

De plus, elles doivent avoir une hauteur minimale de 200 mm au-dessus du sol et avoir à l'arrière une surface verticale (+ 0° /-5 °) d'une hauteur minimale de 100 mm immédiatement au-dessus de la garde au sol, mesurée en un minimum de 3 espaces d'une largeur de 200 mm minimum, situés dans le prolongement des roues arrière et de l'axe central du châssis. Voir toutes les dimensions sur les dessin technique n° 2e et 2f joints en annexe.

(Groupe 3)

Les protections des roues arrière doivent être composées de trois parties et être réglables en largeur avoir une hauteur minimale de 150 mm au-dessus du sol et avoir à l'arrière une surface verticale (+ 0° /-5 °) d'une hauteur minimale de 100 mm immédiatement au-dessus de la garde au sol, mesurée en un minimum de 3 espaces d'une largeur de 180 mm minimum, situés dans le prolongement des roues arrière et de l'axe central du châssis (dessin technique n° 24a en annexe).

Pour les Constructeurs : quantité minimale pour chaque modèle à présenter lors de l'inspection d'homologation : 75 unités, comme indiqué en page 1 de

from the bodywork-bumper unit.

22.1) Description of Tear-Off Tests – Front Fairing

Homologation tear-off tests will be carried out by mounting the front fairing unit on a rigid fixture that represents the in-kart conditions as shown on drawings 8.2.0 and 8.2.0.b.

A method of loading the front fairing in a positive vertical direction with a displacement of 100 mm at a speed of 100 mm/min shall be provided.

The contact patch where the load is applied for the front fairing shall be 100 mm wide and the entire fore-aft length as shown on drawing 8.2.0.b.

The surface of the contact patch shall be flat and rigid.

(Groups 1 and 2, except Superkart)

Two loading configurations will be conducted: offset test 400 right and left from the centre line of the front fairing.

(Group 3)

Two loading configurations will be conducted: offset test 350 mm – right and left from the centre line of the front fairing.

When the performance of the front fairing is tested by the method described above the average peak load of the right and left side of the front fairing shall exceed 700 N, within a displacement of 100 mm.

22.2) Description of Vertical Push Tests – Front Fairing

Homologation vertical push tests will be carried out by mounting the front fairing unit on a rigid fixture that represents the in-kart conditions as shown in drawings 8.2.0 and 8.2.0.a.

A method of loading the front fairing in a negative vertical direction shall be provided.

A device (plate) will be used as defined in drawing 8.2.0.a. The 200 x 450 mm plate with a thickness of 10 mm shall be flat and rigid.

One loading configuration will be conducted: central test – on the centre line of the front fairing.

When the performance of the front fairing is tested by the method described above the peak load shall exceed 700 N within a displacement of 30 mm at a speed of 100 mm/min.

23) REAR WHEEL PROTECTION

23.1) Principles

The rear wheel protection shall be made of "air-blown moulded plastic".

It shall be the subject of a homologation. It shall have been tested with the supports described in the Homologation Form.

(Groups 1 and 2, except Superkart)

The rear wheel protection shall have three parts and be adjustable in width.

Furthermore, it shall have a minimum height of 200 mm above the ground and have at the rear a vertical surface (+0°/-5°) with a minimum height of 100 mm immediately above the ground clearance, measured in a minimum of 3 spaces of a width of 200 mm minimum, situated in the extension of the rear wheels and the centre line of the chassis. See all dimensions on technical drawings No. 2e and 2f appended.

(Group 3)

The rear wheel protection must have a minimum height of 150 mm above the ground and have at the rear a vertical surface (+0°/-5°) with a minimum height of 100 mm immediately above the ground clearance, measured in a minimum of 3 spaces of a width of 180 mm minimum, situated in the extension of the rear wheels and the centre line of the chassis (technical drawing No. 24a appended).

For Manufacturers: minimum quantity for each model to be presented at the homologation inspection: 75 units, as shown on page 1 of the Homologation

la Fiche d'Homologation.

Le règlement sera fondé sur le Règlement Technique de la CIK-FIA: Article 2.5.3 - Protection des roues arrière (et dessins 2e/2f).

Le logo CIK-FIA et le numéro d'homologation (le même que celui des autres éléments de la carrosserie) figureront en relief au minimum sur un côté de chaque élément de carrosserie.

Le(s) numéro(s) d'homologation devra/devront être bien visible(s) sur chaque support de carrosserie.

Le(s) numéro(s) d'homologation devra/devront être bien visible(s) lorsque la protection des roues arrière sera montée sur un châssis.

Pour l'homologation, les protections des roues arrière et leurs supports feront l'objet d'essais.

Ces essais doivent être effectués par un institut de tests certifié par la CIK-FIA, selon quatre méthodes de tests:

Essai 1 : un essai de choc à 0° et Essai 2 : un essai de choc à 30° contre la protection des roues arrière, Essai 3 : un essai d'arrachage selon l'axe central et Essai 4 : un essai d'arrachage en biais des deux côtés de la protection des roues arrière.

Au total, quatre essais seront effectués, deux essais de chocs et deux essais d'arrachage, comme décrit ci-après.

23.2) Description des Essais de Chocs - Essais 1 et 2

Les essais de chocs pour l'homologation seront réalisés en installant l'ensemble protection des roues arrière sur le chariot de test (voir dessins 8.2a à 8.2d), qui intégrera les dimensions suivantes du cadre du kart de substitution: longueur, diamètre et épaisseur des entretoises longitudinales, distance entre les entretoises longitudinales/les points d'ancrage et espace entre les pneumatiques arrière et la protection des roues arrière (conformément à la Fiche d'Homologation); ces deux tests consisteront en un choc contre une barrière plate et rigide selon les conditions suivantes:

(Groupes 1 et 2, Superkart excepté)

La vitesse du choc sera telle qu'au moment du choc l'énergie cinétique sera de 920 J +/- 30 J de tolérance (vitesse approximative du choc comprise entre 10,00 km/h et 10,70 km/h).

(Groupe 3)

La vitesse du choc sera telle qu'au moment du choc l'énergie cinétique sera de 650 J +/- 30 J de tolérance (vitesse approximative du choc comprise entre 8,40 km/h et 9,00 km/h).

- La direction de déplacement du chariot sera perpendiculaire à la barrière d'impact.
- La masse totale du chariot sur lequel est monté l'ensemble à homologuer (protection des roues arrière fixée sur la plaque-support) sera comprise entre 200 et 230 kg. Le chariot sera construit de telle façon qu'il présente une structure très rigide.
- Les accélérations durant la phase de choc seront mesurées selon l'axe X sur le chariot, avec pour le canal de mesure une classe de fréquence (cfc 60) ISO 6487.
- Deux caméras haute vitesse avec au minimum 1 000 images par seconde seront utilisées pour l'enregistrement des essais de choc, avec vue latérale et vue du dessus.
- Des interrupteurs de contact seront utilisés pour enregistrer $T_{\text{zéro}}$ et T_{contact} avec le pneu (seulement pour l'essai à 30 degrés).

Note: la distance longitudinale du point situé le plus en arrière de la protection des roues arrière au point situé le plus en arrière du pneu sera mesurée et enregistrée en mm en tant que mesure [A].

- Lors de l'essai à 30 degrés, la pression des pneus sera de 1,0 bar +/- 0,05 bar.
 - L'intrusion résiduelle sera mesurée en conclusion de l'essai.
- Lors de l'essai à 0 degré, toute l'énergie du chariot d'impact sera dirigée vers la protection des roues arrière.
- Lors de l'essai à 30 degrés, l'énergie sera dirigée vers la protection des roues arrière ainsi que la roue et le pneu arrière.

23.3) Evaluation des Essais de Choc

Essai 1: Essai à 0 Degré

Quand la performance de la protection des roues arrière est testée selon la méthode décrite à la Section 23.2 – 0 degré, les conditions suivantes doivent être remplies:

Form.

The regulations will be based on the CIK-FIA Technical Regulations: Article 2.5.3 - Rear wheel protection (and drawings X2e/2f).

The CIK-FIA logo and the homologation number (the same as the one appearing on other bodywork elements) shall be embossed as a minimum on one side of each bodywork element.

The homologation number(s) shall be clearly visible on each bodywork support.

The homologation number(s) shall be clearly visible when the rear wheel protection is mounted on a chassis.

For the homologation, rear wheel protections and their supports shall be the subject of tests.

These tests must be carried out by a testing institute certified by the CIK-FIA, according to four testing methods:

Test 1: a 0° impact test and Test 2: a 30° impact test to the rear wheel protection, Test 3: a centre line tear-off test and Test 4: an offset tear-off test on both sides of the rear wheel protection.

A total of four tests shall be conducted, two impact tests and two tear-off tests as described below.

23.2) Description of Impact Tests - Tests 1 and 2

Homologation impact tests will be carried out by mounting the rear wheel protection unit on the test trolley (see drawings 8.2a to 8.2d), including the following dimensions of the surrogate kart frame: length, diameter and thickness of longitudinal members, distance between the longitudinal members/fixation points and gap between rear tyres and rear wheel protection (according to Homologation Form); both tests shall consist in an impact against a flat, rigid barrier, under the following conditions:

(Groups 1 and 2, except Superkart)

The impact velocity will be such that at the moment of impact the kinetic energy will be 920 J +/- 30 J tolerance (approximate impact velocity to be between 10.00 kph and 10.70 kph).

(Group 3)

The impact velocity will be such that at the moment of impact the kinetic energy will be 650 J +/- 30 J tolerance (approximate impact velocity to be between 8.40 kph and 9.00 kph).

- The direction of motion of the trolley shall be perpendicular to the impact barrier.
- The total mass of the trolley on which the unit to be homologated (rear wheel protection attached to the support-plate) is mounted will be between 200 and 230 kg. The trolley will be built in such a way as to present a very rigid structure.
- Accelerations during the impact phase will be measured on the trolley on the X axis, with channel frequency class (cfc 60) ISO 6487.

- Two high speed cameras with a minimum of 1,000 frames per second shall be used for impact test recording, with views from the side and above.

- Contact switches shall be used to record T_{zero} and $T_{\text{tyre_contact}}$ (30 degree test only).

Note: the longitudinal distance from the rearmost point of the rear wheel protection to the rearmost point of the tyre shall be measured and recorded in mm as measurement [A].

- During the 30 degree test, the tyre pressure shall be 1.0 bar +/- 0.05 bar.

- Residual intrusion shall be measured on conclusion of the test. During the 0 degree test, all the energy of the impact trolley shall be directed into the rear wheel protection. During the 30 degree test, the energy shall be directed into the rear wheel protection and the rear wheel and tyre.

23.3) Assessment of Impact Tests

Test 1: 0-Degree Test

When the performance of the rear wheel protection is tested by the method described in Section 23.2 – 0 degree, the following conditions shall be met:

a) l'accélération maximale ne doit pas dépasser 20 g (équivalent à 40 kN pour un chariot de 200 kg);

b) pendant la période comprise entre $T_{\text{zéro}}$ et l'instant où une énergie de 0.55 kJ a été dirigée vers la protection des roues arrière, l'accélération maximale ne devra pas dépasser 10 g (équivalent à 20 kN pour un chariot de 200 kg).
Note: pour calculer l'énergie absorbée, il est nécessaire de déterminer le déplacement du chariot lors du choc – cette mesure est calculée grâce à une double intégration des données de l'accélération (avec SAE 9211 (cfc 180));

c) pendant ou après l'essai, aucun bord dangereux et aucun bris ne doivent être visibles, et aucune partie ne doit s'être séparée de la protection des roues arrière.

Essai 2 : Essai à 30 Degrés

Quand la performance de la protection arrière est testée selon la méthode décrite à la Section 23.2 – 30 degrés, les conditions suivantes doivent être remplies:

(Groupes 1 et 2, Superkart excepté)
pendant la période comprise entre $T_{\text{zéro}}$ et $T_{\text{contact avec le pneu}}$, l'énergie absorbée par la protection des roues arrière ne doit pas être inférieure à 0.40 kJ et l'accélération maximale ne doit pas dépasser 10 g (équivalent à 20 kN pour un chariot de 200 kg).

(Groupe 3)
pendant la période comprise entre $T_{\text{zéro}}$ et $T_{\text{contact avec le pneu}}$, l'énergie absorbée par la protection des roues arrière ne doit pas être inférieure à 0.30 kJ et l'accélération maximale ne doit pas dépasser 10 g (équivalent à 20 kN pour un chariot de 200 kg).

Note: pour calculer l'énergie absorbée, il est nécessaire de déterminer le déplacement du chariot lors du choc – cette mesure est calculée grâce à une double intégration des données de l'accélération (avec SAE 9211 (cfc 180)).
Le déplacement du chariot pendant la période comprise entre $T_{\text{zéro}}$ et $T_{\text{contact avec le pneu}}$ doit être en adéquation avec la mesure A;

• pendant ou après l'essai, aucun bord dangereux et aucun bris ne doivent être visibles, et aucune partie ne doit s'être séparée de la protection arrière.

23.4) Description des Essais d'Arrachage – Essais 3 et 4

Les essais d'arrachage pour l'homologation seront réalisés en installant l'ensemble protection des roues arrière sur un système de fixation rigide représentant les paramètres du kart tel qu'indiqué sur le dessin 8.2e.
Une méthode pour charger la protection des roues arrière dans une direction verticale positive jusqu'à une charge maximum de 10 kN et un déplacement maximum de 250 mm à raison de 100 mm/min +/- 50 mm/min sera fournie.
La pièce de contact où la charge est appliquée à la protection des roues arrière aura une largeur de 100 mm et toute la longueur de l'avant à l'arrière sera tel qu'indiqué sur le dessin 8.2e.
La surface de la pièce de contact sera plate et rigide, et elle devra être équipée d'une feuille de caoutchouc d'une épaisseur de 10 mm et d'une dureté shore de 60.

Il y aura deux configurations de charges :

Essai 3 : Essai central – sur l'axe central de la protection arrière.

Essai 4 : Essai en biais – 600 mm pour les Groupes 1 et 2, 450 mm pour le Groupe 3, depuis l'axe central de la protection des roues arrière.

Pour ces deux essais, la charge sera appliquée jusqu'à dépasser 10 kN ou 250 mm.

23.5) Evaluation des Essais d'Arrachage

23.5.1) Essai 3: Essai Central

Quand la performance de la protection des roues arrière est testée selon la méthode décrite à la Section 23.4, la charge maximale doit dépasser 225 N sur un déplacement maximum de 100 mm.

23.5.2) Essai 4: Essai en Biais

Quand la performance de la protection des roues arrière est testée selon la méthode décrite à la Section 23.4, la charge maximale doit dépasser 900 N sur un déplacement maximum de 100 mm.

a) the peak acceleration shall not exceed 20 g (equivalent to 40 kN for a 200 kg trolley);

b) during the period from T_{zero} to the instant when 0.55 kJ energy has been directed into the rear wheel protection, the peak acceleration shall not exceed 10 g (equivalent to 20 kN for a 200 kg trolley).
Note: in order to calculate the energy absorbed it is necessary to determine the displacement of the trolley during the impact – this is calculated by double integration of the acceleration data (with SAE 9211 (cfc 180));

c) during or after the test no dangerous edges or breakages are visible and no parts are separated from the rear wheel protection.

Test 2: 30-Degree Test

When the performance of the rear protection is tested by the method described in Section 23.2 – 30 degree, the following conditions shall be met:

(Group 1 and 2, except Superkart)
During the period from T_{zero} to $T_{\text{tyre contact}}$, the energy absorbed by the rear wheel protection shall not be less than 0.40 kJ and the peak acceleration shall not exceed 10 g (equivalent to 20 kN for a 200 kg trolley).

(Group 3)
During the period from T_{zero} to $T_{\text{tyre contact}}$, the energy absorbed by the rear wheel protection shall not be less than 0.30 kJ and the peak acceleration shall not exceed 10 g (equivalent to 20 kN for a 200 kg trolley).

Note: in order to calculate the energy absorbed it is necessary to determine the displacement of the trolley during the impact – this is calculated by double integration of the acceleration data (with SAE 9211 (cfc 180)).
The displacement of the trolley during period T_{zero} to $T_{\text{tyre contact}}$ shall be consistent with measurement A;

• during or after the test no dangerous edges or breakages are visible and no parts are separated from the rear protection.

23.4) Description of Tear-Off Tests – Tests 3 and 4

Homologation tear-off tests will be carried out by mounting the rear wheel protection unit on a rigid fixture that represents the in-kart conditions as shown on drawing 8.2e.
A method of loading the rear wheel protection in a positive vertical direction to a maximum load of 10 kN and a maximum displacement of 250 mm at a rate of 100 mm/min +/- 50 mm/min shall be provided.
The contact patch where the load is applied to the rear wheel protection shall be 100 mm wide and the entire fore-aft length as shown on drawing 8.2e.

The surface of the contact patch shall be flat and rigid and shall be fitted with a 10 mm thick shore hardness 60 rubber sheet.

Two loading configurations will be conducted:

Test 3: Central test – on the centre line of the rear protection

Test 4: Offset test – 600 mm for Groups 1 and 2, 450 mm for Group 3, from the centre line of the rear wheel protection.

During both tests, the load shall be applied until either 10 kN or 250 mm has been exceeded.

23.5) Assessment of Tear-Off Tests

23.5.1) Test 3: Central Test

When the performance of the rear wheel protection is tested by the method described in Section 23.4 the peak load shall exceed 225 N within a displacement of 100 mm.

23.5.2) Test 4: Offset Test

When the performance of the rear wheel protection is tested by the method described in Section 23.4 the peak load shall exceed 900 N within a displacement of 100 mm.

24) FREINS

Tous les freins du Groupe 2 et 3 feront l'objet d'une homologation.

Il est permis d'homologuer deux disques de freins avec une conception différente par système (Groupe 2 uniquement).

Le système de freinage doit être décrit sur la Fiche d'Homologation et présentés lors de l'inspection d'homologation dans la quantité demandée. Pour les freins constitués des maîtres-cylindres, régulateur, tuyaux, étriers, plaquettes et disque(s), le règlement sera fondé sur le Règlement Technique de la CIK-FIA.

Les lettres CIK-FIA (ou le logo CIK-FIA) et le numéro d'homologation figureront en permanence sur les tous éléments du frein mentionnés ci-dessus. Ils devront être bien visibles lorsque les freins seront montés sur un châssis.

Pour les Constructeurs : quantité minimale pour chaque modèle à présenter lors de l'inspection d'homologation : 75 kits, comme indiqué en page 1 de la Fiche d'Homologation.

25) MOTEURS 2-TEMPS

25.1) MOTEURS 125 CM3

Tous les moteurs 125 cm3 (décrits dans le Règlement Technique de la CIK-FIA) feront l'objet d'une homologation.

Chaque Constructeur pourra homologuer deux marques et deux modèles par marque.

Le numéro d'homologation devra figurer en permanence sur le carter du bas moteur.

Pour les Constructeurs : quantité minimale pour chaque modèle à présenter lors de l'inspection d'homologation : 50 moteurs assemblés, comme indiqué en page 1 de la Fiche d'Homologation.

Lors de l'inspection d'homologation, les Inspecteurs choisiront au hasard le nombre prescrit d'exemplaires (2 moteurs). Les deux moteurs seront démontés par le Constructeur lors des inspections en présence de :

- un des délégués CIK-FIA (un représentant de l'ASN) du pays ou un remplaçant
 - un Commissaire Technique choisi par l'ASN
 - l'Inspecteur ou les Inspecteurs choisi(s) par la CIK-FIA.
- afin que la validité et la pertinence soient vérifiées collectivement.

Après cette opération, les 2 moteurs seront remontés par le Constructeur et plombés par l'Inspecteur. Un exemplaire plombé sera conservé à disposition de la CIK-FIA, sous la responsabilité de l'ASN le temps de la validité de l'homologation. L'autre modèle plombé sera envoyé par le Constructeur à l'entrepôt de la CIK-FIA par service rapide pour être conservé à la CIK-FIA le temps de la validité de l'homologation.

Les poids minimum indiqués sur la Fiche d'Homologation seront établis selon une valeur moyenne mesurée sur 10 pièces moins 10% ($P_{\text{mini}} = P_{\text{moy}} \times 0,9$) et contrôlés lors de l'inspection.

Il est permis d'homologuer deux pistons avec une conception différente de gorge de segment de piston par moteur; ils doivent être décrits sur la Fiche d'Homologation et présentés lors de l'inspection d'homologation dans la quantité demandée.

Les critères suivants doivent être également respectés :

- * Matériaux exotiques interdits.
- * Acier ou aluminium obligatoire pour toutes les pièces sollicitées mécaniquement et/ou transmettant des forces.
- * Carbone interdit pour toutes les pièces structurelles.
- * Carters moteur et cylindre issus obligatoirement d'une fonte d'aluminium.
- * Vilebrequin, bielle et axe de piston: acier magnétique obligatoire.
- * Pistons issus obligatoirement d'une fonte ou d'une forge d'aluminium.
- * Inserts dans les conduits sont interdits. Nous considérons comme un insert toute pièce qui est ajoutée dans les conduits formés par les carters et cylindre usinés. Le dépassement normal de la boîte à clapets et de son support dans le conduit d'admission n'est pas considéré comme un insert.
- * Admission par clapets dans les demi-carters ou dans le cylindre.
- * Identifiants: emplacements de 30 mm x 20 mm usinés et plats pour mise en place des identifiants autocollants:

24) BRAKES

All brakes of Group 2 and 3 shall be the subject of a homologation.

It is allowed to homologate two brake discs with a different design per system (Group 2 only).

The braking system must be described on the Homologation Form and presented in the requested quantity during the homologation inspection. For brakes comprising master cylinders, regulator, tubes, calipers, pads and disc(s), the regulations will be based on the CIK-FIA Technical Regulations.

The letters CIK-FIA (or the CIK-FIA logo) and the homologation number must permanently appear on all brake elements mentioned above. They shall be clearly visible when the brakes are fitted to a chassis.

For Manufacturers: minimum quantity for each model to be presented at the homologation inspection: 75 kits, as shown on page 1 of the Homologation Form.

25) 2-STROKE ENGINES

25.1) 125 CC ENGINES

All 125 cc engines (described in the CIK-FIA Technical Regulations) shall be subject of a homologation.

Each Manufacturer will be entitled to homologate two makes and two models per make.

The homologation number must permanently appear on the lower engine sump.

For Manufacturers: minimum quantity for each model to be presented at the homologation inspection: 50 assembled engines, as shown on page 1 of the Homologation Form.

During the Homologation inspection the Inspectors shall select at random the prescribed number of examples (2 engines). Both engines will be disassembled by the Manufacturer during the inspections in the presence of:

- one of the CIK-FIA delegates (ASN representative) from the country concerned or a substitute
 - a Scrutineer chosen by the ASN
 - the Inspector(s) chosen by the CIK-FIA
- so that the validity and exactness can be verified collectively.

After this operation the 2 engines will be reassembled by the Manufacturer and sealed by the Inspector. 1 sealed model will be kept at the CIK-FIA's disposal, under the ASN's responsibility throughout the validity of the homologation. The other sealed model will be sent by the manufacturer to the CIK-FIA warehouse by express mail to be stored at the CIK-FIA throughout the validity of the homologation.

The minimum weights indicated on the Homologation Form will be established according to an average value measured on 10 parts minus 10% (minimum $W = \text{average } W \times 0.9$) and controlled during the inspection.

It is allowed to homologate two pistons with a different piston ring groove design per engine; they must be described on the Homologation Form and presented in the requested quantity during the homologation inspection.

The following criteria must be respected as well:

- * Exotic materials forbidden
- * Mandatory steel or aluminium for any components with a mechanical function and/or transmitting forces.
- * Carbon forbidden for all structural parts.
- * Engine crankcases and cylinder obligatorily from aluminium casting.
- * Crankshaft, connecting rod and gudgeon pin: mandatory magnetic steel.
- * Pistons obligatorily from aluminium casting or forging.
- * Inserts in the ducts are forbidden. We consider as an insert any part that is added in the ducts formed by the machined crankcase and cylinder castings. The normal protrusion of the reed valve and its support into the intake duct is not considered as an insert.
- * Intake by reed valves in the crankcases or in the cylinder.
- * Identifications: machined flat spaces of 30 mm x 20 mm for the attachment of the specified identification stickers:

- à l'avant du cylindre,
- sur la partie supérieure du logement de la boîte à clapets pour les demi-carter.

* Cylindre avec chemise en fonte d'acier sans revêtement (catégories OK seulement).

* Course comprise entre 54 mm minimum et 54,5 mm maximum (catégories OK seulement).

* Système d'équilibrage homologué obligatoire (catégories OK seulement), contrôlable directement depuis l'extérieur, réalisé à l'aide de systèmes déséquilibrés tournant en sens contraire du vilebrequin. Le degré d'équilibrage sera de 25% minimum (voir détails ci-dessous).

Le dessin explosé de la power valve devra comprendre le tableau indiquant toutes les dimensions indiquées sur le dessin technique n° 22, y compris celles marquées « free ».

Les pièces principales du moteur (selon liste ci-après) devront comprendre un marquage laser, gravage ou un moulage identifiant le Constructeur.

1. Fonderies de carter, couvercle d'engrenages, cylindre, culasse
2. Chemise en fonte
3. Demi-vilebrequins
4. Bielle
5. Arbre d'équilibrage
6. Engrenages
7. Couvercle (plastique) de la power valve
8. Guillotine de la power valve
9. Piston

Méthode de calcul du balancement (Équilibrage) d'une masse alternative (moteur 2-Temps des catégories OK) - Système d'équilibrage avec un balancement de 25% minimum.

Le degré d'équilibrage (25%) est le rapport entre le moment de l'embiellage (masses alternatives x 1/2 course) et le moment créé par l'arbre d'équilibrage (masse de l'arbre d'équilibrage x barycentre).

Les éléments qui sont considérés pour la détermination de la masse alternative (voir dessin 8.4a) sont :

- Piston
- Segment
- Axe complet
- Clips de retenue
- Partie de la bielle

Sont pesés les éléments cités ci-dessus, à l'exception de la bielle (= 180 g) :
Axe + Segment + Piston + clips de retenue.

La masse alternative de la bielle est déterminée en positionnant la tête de bielle en appui, puis en mesurant la masse du pied de bielle sur une balance = 60 g (voir dessin 8.4b)

Masse alternative totale = 180 g + 60 g = 240 g

Masse alternative à équilibrer : 240 g * 25% = 60 g

Détermination de la masse de balancement :

Système d'équilibrage composé d'une masse tournante en sens opposé.

Considérant la masse alternative appliquée sur un bras de levier égal à la moitié de la course du piston : 54 mm / 2 = 27 mm.

Le moment de balancement du contrepoids devra être supérieur à : 60 g * 27 mm = 1620.

En utilisant un programme de CAD et considérant une densité de 7,8 g/cm³ (acier), on déterminera le rayon de rotation (barycentre) et la masse du contrepoids de l'arbre d'équilibrage : 140 g * 12 mm = 1680.

25.2) MOTEURS 60 CM3

Tous les moteurs 60 cm³ (décrits dans le Règlement Technique de la CIK-FIA) feront l'objet d'une homologation.

Le numéro d'homologation devra figurer en permanence sur le carter du bas moteur.

Pour les Constructeurs : quantité minimale pour chaque modèle à présenter lors de l'inspection d'homologation : 50 moteurs assemblés, comme indiqué en page 1 de la Fiche d'Homologation.

- at the front of the cylinder,
- on the upper part of the reed box housing for the half sumps.

* Cylinder with steel casting liner without any coating (categories OK only).

* Stroke comprised between 54 mm minimum and 54.5 mm maximum (categories OK only).

* Mandatory homologated balance system (categories OK only) made with unbalanced systems rotating in the opposite direction to that of the crankshaft. The balancing will be 25% minimum (see details below). It must be possible to control its presence and operation directly from the outside.

The exploded view of the power valve shall include the table indicating all the measurements shown on technical drawing No. 22, including those marked "free".

The main engine parts (according to the list below) shall include a laser marking, an engraving or a moulding identifying the manufacturer.

1. Castings of crankcase, gears cover, cylinder, cylinder head
2. Cast iron liner
3. Half-crankshafts
4. Con rod
5. Balancer shaft
6. Gears
7. Power valve (plastic) cover
8. Power valve slide
9. Piston

Method for the calculation of the balancing of an alternative mass (OK categories 2-Stroke engine) - Balancing system with a 25% balancing minimum.

The degree of balancing (25%) is the ratio between the moment of the crankshaft+connecting rod+piston unit (alternative masses x 1/2 stroke) and the moment created by the balancing shaft (mass of the shaft x barycentre).

The elements considered for determination of the alternative mass (see drawing 8.4a) are:

- Piston
- Piston ring
- Complete gudgeon pin
- Circlips
- Part of the con rod

The above elements except the con rod (= 180g) are weighed: Gudgeon pin + Piston ring + Piston + Circlips.

The alternative mass of the con rod is calculated by balancing the con rod big end and then by measuring the mass of the con rod small end on scales = 60g (see drawing 8.4b)

Total alternative mass = 180g + 60g = 240g

Alternative mass to be balanced: 240g * 25% = 60g

Determination of the balancing mass:

Balancing system composed of a mass rotating in the opposite direction.

Considering the alternative mass applied by a lever arm equal to half the piston stroke: 54 mm / 2 = 27 mm.

The balancing moment of the counterweight shall be over 60g * 27 mm = 1620.

The rotation radius (barycentre) and the mass of the balancing shaft counterweight will be calculated by using a CAD programme and with a density of 7.8 g/cm³ (steel): 140 g * 12 mm = 1680.

25.2) 60 CC ENGINES

All 60 cc engines (described in the CIK-FIA Technical Regulations) shall be subject to a homologation.

The homologation number must appear permanently on the lower engine sump.

For Manufacturers: minimum quantity for each model to be presented at the homologation inspection: 50 assembled engines, as shown on page 1 of the Homologation Form.

Lors de l'inspection d'homologation, les Inspecteurs choisiront au hasard le nombre prescrit d'exemplaires (2 moteurs). Les deux moteurs seront démontés par le Constructeur lors des inspections en présence de :

- un des délégués CIK-FIA (un représentant de l'ASN) du pays concerné ou un remplaçant
- un Commissaire Technique choisi par l'ASN
- l'Inspecteur ou les Inspecteurs choisi(s) par la CIK-FIA

afin que la validité et la pertinence soient vérifiées collectivement.

Après cette opération, les deux moteurs seront remontés par le Constructeur et plombés par l'Inspecteur. Un exemplaire plombé sera conservé à disposition de la CIK-FIA, sous la responsabilité de l'ASN le temps de la validité de l'homologation. L'autre modèle plombé sera envoyé par le Constructeur à l'entrepôt de la CIK-FIA par service rapide pour être conservé à la CIK-FIA le temps de la validité de l'homologation.

Sauf indication contraire, les poids minimums indiqués sur la Fiche d'Homologation seront établis selon une valeur moyenne mesurée sur 10 pièces moins 10 % ($P_{\text{mini}} = P_{\text{moy}} \times 0,9$) et contrôlés lors de l'inspection.

Les critères suivants doivent être également respectés :

- * Seul l'air libre peut être utilisé pour le refroidissement.
- * Matériaux exotiques interdits.
- * Acier ou aluminium obligatoire pour toutes les pièces sollicitées mécaniquement et/ou transmettant des forces.
- * Carbone interdit pour toutes les pièces structurelles.
- * A l'exception de la bougie, les matériaux céramiques sont interdits.
- * Carters moteur et cylindre issus obligatoirement d'une fonte d'aluminium.
- * Vilebrequin, bielle et axe de piston : acier magnétique obligatoire.
- * Les contrepoids du vilebrequin doivent être en plastique.
- * Pistons issus obligatoirement d'une fonte ou d'une forge d'aluminium.
- * La largeur de la jupe du piston doit être supérieure à 30,0 mm.
- * Les inserts dans les conduits sont interdits. Nous considérons comme un insert toute pièce qui est ajoutée dans les conduits formés par les carters et cylindre usinés.
- * Identifiants: emplacements de 25 mm x 17 mm usinés et plats pour mise en place des identifiants autocollants:
 - à l'avant haut du cylindre,
 - du côté droite pour la demi- carter.
- * Admission par jupe de piston uniquement dans le cylindre. Le nombre d'orifices d'admission doit être de 1, le nombre d'orifices de transfert doit être de 2.
- * Cylindre avec chemise en fonte d'acier sans revêtement.
- * L'épaisseur de la chemise doit être supérieure à 5,5 mm.
- * La course doit être de 43 mm +/- 0,10 mm.
- * L'alésage doit être inférieur à 42,10 mm.
- * La longueur de la bielle (entre centres de pied et de tête) doit être égale à 88 mm +/- 0,10 mm.

25.3) MOTEURS 250 CM3

Tous les moteurs 250 cm3 (décrits dans le Règlement Technique de la CIK-FIA) feront l'objet d'une homologation.

Chaque Constructeur pourra homologuer deux marques et deux modèles par marque.
Le numéro d'homologation devra figurer en permanence sur le carter du bas moteur.

Pour les Constructeurs : quantité minimale pour chaque modèle à présenter lors de l'inspection d'homologation : 10 moteurs assemblés, comme indiqué en page 1 de la Fiche d'Homologation.

Lors de l'inspection d'homologation, les Inspecteurs choisiront au hasard le nombre prescrit d'exemplaires (2 moteurs). Les deux moteurs seront démontés par le Constructeur lors des inspections en présence de :

- un des délégués CIK-FIA (un représentant de l'ASN) du pays ou un remplaçant
- un Commissaire Technique choisi par l'ASN
- l'Inspecteur ou les Inspecteurs choisi(s) par la CIK-FIA

afin que la validité et la pertinence soient vérifiées collectivement.

Après cette opération, les 2 moteurs seront remontés par le Constructeur

During the homologation inspection, the Inspectors shall select at random the prescribed number of examples (two engines). Both engines will be disassembled by the Manufacturer during the inspections in the presence of:

- one of the CIK-FIA delegates (ASN representative) from the country concerned or a substitute;*
- a Scrutineer chosen by the ASN;*
- the Inspector(s) chosen by the CIK-FIA*

so that the validity and exactness can be verified collectively.

After this operation, the two engines will be reassembled by the Manufacturer and sealed by the Inspector. One sealed model will be kept at the CIK-FIA's disposal, under the ASN's responsibility, throughout the validity of the homologation. The other sealed model will be sent by the Manufacturer to the CIK-FIA warehouse by express mail to be stored at the CIK-FIA throughout the validity of the homologation.

If not otherwise mentioned, the minimum weights indicated on the Homologation Form will be established according to an average value measured on 10 parts minus 10% (minimum $W = \text{average } W \times 0.9$) and controlled during the inspection.

The following criteria must be respected as well:

- * Only open air can be used for cooling.*
- * Exotic materials forbidden.*
- * Steel or aluminium mandatory for any components with a mechanical function and/or transmitting forces.*
- * Carbon forbidden for all structural parts.*
- * With the exception of the spark plug, ceramic materials are forbidden.*
- * Engine crankcases and cylinder mandatorily from aluminium casting.*
- * Crankshaft, connecting rod and gudgeon pin: mandatory magnetic steel.*
- * Crankshaft counterweights must be made out of plastic.*
- * Pistons obligatorily from aluminium casting or forging.*
- * The piston skirt width must be more than 30.0 mm.*
- * Inserts in the ducts are forbidden. We consider an insert as being any part that is added in the ducts formed by the machined crankcase and cylinder castings.*
- * Identifications: machined flat spaces of 25 mm x 17 mm for the attachment of the specified identification stickers:
 - at the top and front of the cylinder,
 - on the right-hand side engine half sump.*
- * Intake by piston-port only in the cylinder. Number of admission ports must be one, number of transfer ports must be two.*
- * Cylinder with steel casting liner without any coating.*
- * Thickness of the liner must be more than 5.5 mm.*
- * Stroke must be 43 mm +/-0.10 mm.*
- * Bore must be less than 42.10 mm.*
- * Con rod length (between small and big end centres) must be equal to 88mm +/- 0.10 mm.*

25.3) 250 CC ENGINES

All 250 cc engines (described in the CIK-FIA Technical Regulations) shall be the subject of a homologation.

*Each Manufacturer will be entitled to homologate two makes and two models per make.
The homologation number must permanently appear on the lower engine sump.*

For Manufacturers: minimum quantity for each model to be presented at the homologation inspection: 10 assembled engines, as shown on page 1 of the Homologation Form.

During the Homologation inspection, the Inspectors shall select at random the prescribed number of examples (two engines). Both engines will be disassembled by the Manufacturer during the inspections in the presence of:

- one of the CIK-FIA delegates (ASN representative) from the country concerned, or a substitute*
- a Scrutineer chosen by the ASN*
- the Inspector(s) chosen by the CIK-FIA, so that the validity and exactness can be verified collectively.*

After this operation, the two engines will be reassembled by the Manufacturer

et plombés par l'Inspecteur. Un exemplaire plombé sera envoyé par le Constructeur à l'entrepôt de la CIK-FIA par service rapide pour être conservé à la CIK-FIA le temps de la validité de l'homologation.

Les poids minimums indiqués sur la Fiche d'Homologation seront établis selon une valeur moyenne mesurée sur 10 pièces moins 10% (P mini = P moy x 0,9) et contrôlés lors de l'inspection.

Il est permis d'homologuer deux pistons avec une conception différente de gorge de segment de piston par moteur; ils doivent être décrits sur la Fiche d'Homologation et présentés lors de l'inspection d'homologation dans la quantité demandée.

Les critères suivants doivent être également respectés :

- * Matériaux exotiques interdits.
- * Acier ou aluminium obligatoire pour toutes les pièces sollicitées mécaniquement et/ou transmettant des forces.
- * Carbone interdit pour toutes les pièces structurelles.
- * Cylindre issu obligatoirement d'une fonte d'aluminium.
- * vilebrequin, bielle et axe de piston: acier magnétique obligatoire.
- * Pistons issus obligatoirement d'une fonte ou d'une forge d'aluminium.
- * Identifiants: emplacements de 30 mm x 20 mm usinés et plats pour mise en place des identifiants autocollants:
 - sur le cylindre,
 - sur les carters moteur.

26) ALLUMAGES

Les allumages (pour tous les moteurs 125 et 60 cm3 décrits dans le Règlement Technique de la CIK-FIA) feront l'objet d'une homologation.

La Fiche d'Homologation doit comporter les données suivantes :

- Photos et liste de pièces.
- Schéma électrique de principe (sans les composants) du circuit électronique.
- Description du câblage électrique et de la connectique.
- Courbe de tension et courbe d'allumage.
- La vitesse de rotation maximum testée pour le rotor (minimum 24'000 tr/min).
- L'ensemble bobine – boîtier d'allumage peut être monobloc.

Le numéro d'homologation doit figurer en permanence sur les pièces principales de l'allumage.

Pour les Constructeurs : quantité minimale pour chaque modèle à présenter lors de l'inspection d'homologation : 100 unités, comme indiqué en page 1 de la Fiche d'Homologation.

Pour les allumages KZ, KZ2, OK, OK-Junior et Mini.

Une demande H1 pour chaque type (catégorie) par modèle devra être établie.

Prescriptions techniques :

Catégories OK et OK-Junior

- Le principe de fixation du rotor et du stator est standardisé et doit respecter le dessin 8.5.
- La courbe d'allumage peut être variable de 0 à 3 000 tr/min puis doit être fixe (pas de variation de l'avance à l'allumage en fonction du régime) jusqu'au régime maximum moins 500 tr/min.
- Tolérance de fabrication de +/- 2° ; la courbe d'allumage doit cependant rester fixe de 3 000 tr/min jusqu'au régime maximum moins 500 tr/min.

Le numéro d'homologation doit être indiqué sur le boîtier électronique et être accompagné d'un code. Dans le cas des allumages OK et OK-Junior, il doit y avoir une couleur spécifique.

OK vert
OK-Junior bleu

Catégories Mini

- Le principe de fixation du rotor et du stator est standardisé et doit respecter le dessin 27.
- La courbe d'allumage peut être variable de 0 à 3 000 tr/min puis doit être fixe (pas de variation de l'avance à l'allumage en fonction du régime) jusqu'au régime maximum moins 500 tr/min.
- Tolérance de fabrication de +/- 2° ; la courbe d'allumage doit cependant

and sealed by the Inspector. One sealed model will be sent by the manufacturer to the CIK-FIA warehouse by express mail to be stored at the CIK-FIA throughout the validity of the homologation.

The minimum weights indicated on the Homologation Form will be established according to an average value measured on 10 parts minus 10% (minimum $W = \text{average } W \times 0.9$) and controlled during the inspection.

It is permitted to homologate two pistons with a different piston ring groove design per engine; they must be described on the Homologation Form and presented in the requested quantity during the homologation inspection.

The following criteria must also be respected:

- * Exotic materials forbidden
- * Mandatory steel or aluminium for any components with a mechanical function and/or transmitting forces.
- * Carbon forbidden for all structural parts.
- * Engine cylinder obligatorily from aluminium casting.
- * Crankshaft, connecting rod and gudgeon pin: mandatory magnetic steel.
- * Pistons obligatorily from aluminium casting or forging.
- * Identifications: machined flat spaces of 30 mm x 20 mm for the attachment of the specified identification stickers:
 - on the cylinders,
 - on the engine crankcases.

26) IGNITIONS

The ignitions (for all 125 and 60 cc engines described in the CIK-FIA Technical Regulations) shall be the subject of a homologation.

The Homologation Form must comprise the following data:

- Photographs and list of parts.
- Electric sketch in principle (without the components) of the electronic circuit.
- Description of the electric cables and connections.
- Tension curve and ignition curve.
- The maximum engine speed tested for the rotor (minimum 24,000 rpm).
- The coil – ignition casing can be in one piece.

The homologation number must permanently appear on the main parts of the ignition.

For Manufacturers: minimum quantity for each model to be presented at the homologation inspection: 100 units, as shown on page 1 of the Homologation Form.

For KZ, KZ2, OK, OK-Junior and Mini ignitions:

There must be an H1 application form for each type (category) per model.

Technical prescriptions:

Catégories OK et OK-Junior

- The attachment principle of the rotor and stator is standardised and must comply with the drawing 8.5.
- The ignition curve may be variable from 0 to 3,000 rpm, and then it must be fixed (no variation of the ignition advance according to the engine revs) until the maximum engine revs minus 500 rpm.
- Manufacturing tolerance of +/- 2°; however, the ignition curve must remain fixed from 3,000 rpm until the maximum engine revs minus 500 rpm.

The homologation number must be indicated on the electronic casing and it must be accompanied by a code. In case of OK and OK-Junior ignitions it must have a specific colour.

OK green
OK-Junior blue

Category Mini

- The attachment principle of the rotor and stator is standardised and must comply with the drawing 27.
- The ignition curve may be variable from 0 to 3,000 rpm, and then it must be fixed (no variation of the ignition advance according to the engine revs) until the maximum engine revs minus 500 rpm.
- Manufacturing tolerance of +/- 2°; however, the ignition curve must remain

rester fixe de 3 000 tr/min jusqu'au régime maximum moins 500 tr/min.

Le numéro d'homologation doit être indiqué sur le boîtier électronique et être accompagné d'un code. Dans le cas des allumages Mini, il doit y avoir une couleur spécifique.

Mini rouge

27) CARBURATEURS

En KZ, KZ2, OK, OK-Junior et Mini, les carburateurs feront l'objet d'une homologation.

Pour les Constructeurs : quantité minimale pour chaque modèle à présenter lors de l'inspection d'homologation : 50 unités, comme indiqué en page 1 de la Fiche d'Homologation.

Prescriptions techniques pour KZ, KZ2 :

Le carburateur doit être à cuve avec un diffuseur de type venturi et un alésage maximum de 30 mm.

Prescriptions techniques OK, OK-Junior :

Le type et le numéro d'homologation devront être gravés sur l'extérieur de chaque carburateur.

Le diamètre de l'alésage de la face arrière sera de 28 +0/-2 mm pour la catégorie OK et de 26 +0/-2 mm pour la catégorie OK-Junior, sur 3 mm minimum.

Pour ces deux catégories le schéma de la face arrière (fixation et prise de dépression) doit respecter le dessin 8.6a.

Prescriptions techniques Mini :

Le carburateur doit être un carburateur à cuve avec un diffuseur de type venturi et un alésage maximum de 18 mm.

Présentation de la Fiche :

Doit apparaître sur la Fiche d'Homologation du carburateur une vue en section longitudinale du dessin du carburateur à l'échelle 1 : 1 avec indication des cotes d'homologation (diamètre du venturi de la face arrière et de la longueur du carburateur) et une vue de face côté aspiration. Les tolérances indiquées à l'Article 2.25.3 du Règlement Technique de la CIK-FIA doivent être respectées.

La CIK-FIA sera responsable de toutes les photos à publier sur la Fiche :

- face avant (côté admission)
- face arrière
- côté droit (côté réglage)
- côté gauche
- vue de dessus (OK et OK-Junior avec pompe démontée).

Présentation de l'outillage de contrôle :

Lors de l'inspection et à chaque demande d'une ASN, le Constructeur devra fournir une empreinte réalisée en acier inox de haute qualité de 0,5 ou 1 mm d'épaisseur de contrôle reproduisant le profil de l'intérieur du carburateur, depuis la face avant jusqu'au diamètre maximum du venturi.

Lors de l'inspection, seront fournis pour l'usage de la CIK-FIA, 3 exemplaires des outillages de contrôle pour chacun des types et modèles homologués. Il ne sera pas tenu compte de la couleur et du traitement de surface du carburateur lors de l'inspection ou des vérifications techniques.

28) SILENCIEUX D'ASPIRATION

Tous les silencieux d'aspiration (pour tous les moteurs 125 et 60 cm3 décrits dans le Règlement Technique de la CIK-FIA) feront l'objet d'une homologation.

Pour les Constructeurs : quantité minimale pour chaque modèle à présenter lors de l'inspection d'homologation : 100 unités, comme indiqué en page 1 de la Fiche d'Homologation.

- Chaque silencieux d'aspiration doit avoir une homologation CIK-FIA et faire apparaître sur l'extérieur, estampé ou gravé, le logo CIK-FIA ainsi que le numéro d'homologation (voir dessin 8.8a).

Le silencieux doit être étanche au gaz (test d'étanchéité).

Il doit pouvoir être fixé sur le carburateur ou sur l'entretoise du carburateur et

fixed from 3,000 rpm until the maximum engine revs minus 500 rpm.

The homologation number must be indicated on the electronic casing and it must be accompanied by a code. In case of Mini ignitions it must have a specific colour.

Mini red

27) CARBURETTORS

In KZ, KZ2, OK, OK-Junior and Mini the carburetors will shall be the subject of a homologation.

For Manufacturers: minimum quantity for each model to be presented at the homologation inspection: 50 units, as shown on page 1 of the Homologation Form.

Technical prescriptions for KZ, KZ2:

The carburettor must be a floating chamber carburettor with a venturi type diffuser and a maximum bore of 30 mm.

Technical prescriptions for OK, OK-Junior:

The type and homologation number shall be engraved on the outside of each carburettor.

The bore diameter on the rear side will be 28 +0/-2 mm for the OK category and 26 +0/-2 mm for the OK-Junior category, over 3 mm minimum.

For these two categories the sketch of the rear side (fixation and breather) must comply with drawing 8.6a.

Technical prescriptions for Mini:

The carburettor must be a floating chamber carburettor with a venturi type diffuser and a maximum bore of 18 mm.

Layout of the Form:

A longitudinal section view of the drawing of the carburettor on a 1:1 scale with indication of the homologation dimensions (diameter of the venturi of the rear side and the length of the carburettor) and a front view from the inlet side must appear on the carburettor Homologation Form. Tolerances indicated in Article 2.25.3 of the CIK-FIA Technical Regulations must be respected.

The CIK-FIA will be responsible for all photos to be published on the Form:

- front side (inlet side)
- rear side
- right side (adjusting side)
- left side
- top view (OK & OK-Junior with dismantled pump).

Presentation of the control tooling:

At the inspection and with each application from an ASN the Manufacturer shall supply a 0.5 or 1 mm thick control template of high quality stainless steel reproducing the profile of the inside of the carburettor, from the front face to the maximum diameter of the venturi.

At the inspection, 3 examples of the control tooling for each homologated type and model shall be supplied for the use of the CIK-FIA. Colour and surface treatment of the carburettor shall not be taken into account either at the inspection or at scrutineering.

28) INTAKE SILENCERS

All intake silencers (for all 125 and 60 cc engines described in the CIK-FIA Technical Regulations) shall be the subject of a homologation.

For Manufacturers: minimum quantity for each model to be presented at the homologation inspection: 100 units, as shown on page 1 of the Homologation Form.

- Each intake silencer must have a CIK-FIA homologation, and the CIK-FIA logo as well as the homologation number must be stamped or engraved on the outside (see drawing 8.8a).

The silencer must be gas-proof (gas-proof test).

It must be possible to fix it to the carburetor or to the carburetor strut and must

ne doit présenter aucun danger pour le Pilote ou autre.
Tout principe de volume variable est interdit.

Prescriptions techniques moteurs 125 cm³

- volume : min. 3 000 cm³, max. 4 000 cm³
- matériau: matière plastique élastique, non éclatable
- orifice d'admission d'air: deux conduites rondes avec un Ø intérieur max. de 23,0 mm (OK et OK-Junior) avec un Ø intérieur max. de 30,0 mm (KZ et KZ2) et une longueur min. de 98,0 mm

Le silencieux doit comprendre (au minimum) 2 chambres d'absorption du bruit, séparées par un plateau chicane/une cloison et/ou par un filtre, - il doit pouvoir être fixé sur le carburateur ou sur l'entretoise du carburateur, - il doit être muni d'un élément de filtrage nettoyable ayant une valeur de filtration de 85% minimum à un débit d'air constant de 60 m³/h et une surface de 200 cm² minimum.

Procédure d'essai de volume

La mesure du volume sera effectuée avec de l'eau. Le volume du silencieux d'aspiration sera mesuré avec les tubes d'admission et le flasque en caoutchouc (non coupé) montés. Si les tubes d'admission doivent être collés dans le silencieux ou si des joints sont nécessaires pour les rendre étanches à l'eau, cela doit être mentionné sur le dessin des pièces figurant dans la Fiche d'Homologation. L'essai de volume sera également effectué pour le test d'étanchéité au gaz ; en cas de fuite d'eau, le test d'étanchéité au gaz sera considéré comme non satisfaisant. Le flasque en caoutchouc pourra être percé de petits trous pour permettre à l'air de sortir. Le carter du silencieux d'aspiration sera ensuite rempli d'eau. La quantité d'eau pouvant être contenue dans le silencieux d'aspiration comme décrit ci-dessus sera prise en compte. Les essais de laboratoire suivants doivent être effectués conformément aux prescriptions ci-dessous :

- Absorption de bruit,
- Performance du filtre à air (selon la norme internationale ISO 5011:2000).

Procédure de test d'absorption de bruit

Le test d'homologation décrit doit être effectué dans un centre de tests indépendant agréé par la CIK-FIA. Les résultats de ces tests seront annexés à la Fiche d'Homologation initiale et serviront de références complémentaires en cas de tests post-homologation.

Adresse des centres de tests :

CSI S.p.A.
Viale Lombardia 20
20021 Bollate (MI), Italie.
Tél. +39/02 383 30 271 - Fax +39/02 383 30 253
E-mail: giuseppedenapoli@csi-spa.com
À l'attention de M. Giuseppe De Napoli ,Technical Physics Lab

a) Installations pour les tests

Le laboratoire de tests devra consister en deux salles distinctes mais contiguës reliées par une ouverture, comme ce qui existe pour les tests d'isolation sonore. La première salle est la salle d'émission; elle contient la source sonore et un microphone. La seconde salle est la salle de réception; elle contient un microphone placé sur un support rotatif et le silencieux testé; cette salle a un volume minimum de 50 m³ et un temps de réverbération, pour chaque fréquence, durant entre 1 et 2 secondes, avec une tolérance de ± 0,2 seconde. Les deux salles sont reliées par une ouverture fermée par un panneau acoustique. Ce panneau et traversé par un tuyau ouvert qui relie les deux salles. Les silencieux seront fixés sur l'extrémité du tuyau, du côté de la salle de réception (voir dessin 8.8b).

L'instrument servant à mesurer le son doit être un analyseur en temps réel à deux canaux, autonome ou relié à un PC, conformément à la norme de classe 1 de 651 IEC (International Electronic Commission).
Validation du panneau. Si le tuyau traversant le panneau est fermé et si la source sonore émet, la différence entre le niveau sonore de la salle d'émission et celui de la salle de réception, pour des bandes de fréquences

not present any danger for the Driver or others.
Any principle of variable volume is forbidden.

Technical prescriptions 125 cc engines

- volume: min. 3,000 cc, max. 4,000 cc
- material: non splinterable elastic plastic
- air intake duct: two round ducts; with an internal Ø of max 23.0 (OK and OK-Junior) with an internal Ø of max 30.0 (KZ and KZ2) and a length of min. 98 mm.

The silencer must include 2 noise absorption chambers (as a minimum), separated by a chicane tray/a partition and/or a filter - it must be possible to fix it to the carburettor or to the carburettor strut, - it must comprise a cleanable filtering element with a minimum filtering value of 85% at a steady airflow of 60 m³/h and a minimum surface of 200 cm².

Volume test procedure

The measurement of the volume will be performed with water. The intake silencer volume will be measured with the intake tubes and the rubber flange (uncut) mounted. If the intake tubes needs to be glued into the silencer or seals are necessary to make them watertight, this needs to be mentioned on the parts drawing in the Homologation Form. The volume test will be also be used for the gas-proof test, such that, if water leaks out, the gas-proof test is considered not to have been passed. The rubber flange can be punched with small holes to allow air to be vented. Then the housing of the intake silencer will be filled with water. The quantity of water that can be contained in the intake silencer as described above will be taken into account.

The following laboratory tests must be carried out as prescribed below:

- Noise absorption,
- Air filter performance (according to the international standard ISO 5011:2000)

Noise absorption test procedure

The homologation test described must be carried out in an independent test centre approved by the CIK-FIA. The results of these tests will be appended to the initial Homologation Form and will serve as supplementary references in the event of post-homologation tests.

Address of the test centre:

CSI S.p.A.
Viale Lombardia 20
20021 Bollate (MI), Italy.
Tel. +39/02 383 30 271 - Fax +39/02 383 30 253
E-mail: giuseppedenapoli@csi-spa.com
For the attention of Mr Giuseppe De Napoli, Technical Physics Lab

a) Testing facilities

The testing laboratory shall consist of two separate but adjacent rooms connected by an opening, as used for sound insulation testing. The first room is the emitting room and contains the noise source and a microphone. The second room is the receiving room and contains a microphone installed on a rotating support and the tested silencer; this room has a minimum volume of 50 m³ and a reverberation time, for each frequency of between 1 and 2 seconds, tolerance ± 0.2 seconds. The two rooms are connected by an opening closed by an acoustic panel. The panel is crossed by an open pipe that connects the two rooms. The silencers will be fixed to the end of the pipe, receiving room side (see drawing 8.8b).

The acoustic measurement instrumentation must be a two channel real time analyser, stand-alone or PC based, according to class 1 of 651 IEC (International Electronic Commission) standard.
Validation of the panel. If the pipe that crosses the panel is closed and the noise source is emitting, the difference between the sound level in the emitting room and in the receiving room, for the frequency range between 80 Hz

situées entre 80 Hz et 5'000 Hz, doit être au minimum de 10 dB supérieur à l'isolation sonore des silencieux qui seront testés.

b) Méthode de test

Le but du test est de définir une caractéristique acoustique propre à chaque silencieux. La méthode de test est adaptée des normes ISO 140/3:1995 et ISO 717/1:1996.

Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire de caractériser un panneau insonorisant doté d'un tuyau ouvert en son milieu. Les mesures sonores seront effectuées avec et sans les silencieux fixés à l'extrémité du tuyau.

Il est d'abord nécessaire d'installer le panneau afin de fermer l'ouverture pratiquée entre les deux salles acoustiques. Le panneau devrait être fixé et plombé avec du gypse.

Un bruit blanc d'une fréquence comprise entre 80 Hz et 8'000 Hz est émis dans la salle d'émission.

Lors de chaque test, le niveau de pression sonore équivalent doit être relevé pendant au minimum 16 secondes pour l'ensemble des bandes de tiers d'octaves comprises entre 100 Hz et 5'000 Hz. L'acquisition doit être effectuée avec un logiciel approprié.

Pour chaque silencieux, 4 tests acoustiques différents seront effectués:

- Mesure du niveau du bruit de fond dans la salle de réception, quand le générateur de bruit n'émet pas.
- Mesure du niveau de pression sonore dans les deux salles sans le silencieux sur le panneau et quand le générateur de bruit émet.
- Mesure du niveau de pression sonore dans les deux salles avec le silencieux placé sur le panneau et quand le générateur de bruit émet.
- Mesure du temps de réverbération dans la salle de réception.

La différence entre le niveau de pression sonore du bruit de fond et le niveau de pression sonore dans la salle de réception (dans les deux cas avec et sans le silencieux) quand la source sonore émet doit être supérieure ou égale à 15 dB; si tel n'est pas le cas, des corrections doivent être appliquées comme indiqué par la norme ISO 140/3.

À partir des 4 tests effectués, les caractéristiques R' de l'isolation sonore du panneau de test sans silencieux et les caractéristiques R de l'isolation sonore du panneau de test équipé du silencieux doivent être calculés. Grâce

Fréquence/ Frequency	125	160	200	250	315	400	500	630	800
dB	110	110	110	110	110	110	111	113	115
Fréquence/ Frequency	1,000	1,250	1,600	2,000	2,500	3,150	4,000	5,000	(A)
dB	117	119	122	126	126	126	121	119	133.5

au traitement des données tel qu'indiqué par la norme EN ISO 717/1, les coefficients respectifs de perte due à la transmission entre R_w' et R_w sont calculés. La différence entre R_w et R_w' est le coefficient de perte acoustique du silencieux R_{wS} .

c) Résultat du test

Pour chaque fréquence comprise entre 100 Hz et 5'000 Hz, les éléments suivants doivent figurer sur le rapport de test:

- le bruit de fond
- le temps de réverbération sur la salle de réception
- la réduction sonore due au panneau sans le silencieux et son coefficient R_w
- la réduction sonore avec le silencieux et son coefficient R_w'
- la différence $R' - R$ de l'isolation sonore du silencieux.

Le rapport de test doit en outre indiquer le coefficient de perte acoustique R_{wS} .

Fréquence/ Frequency	125	160	200	250	315	400	500	630	800
dB	-16.1	-13.4	-10.9	-8.6	-6.6	-4.8	-3.2	-1.9	-0.8
Fréquence/ Frequency	1,000	1,250	1,600	2,000	2,500	3,150	4,000	5,000	
dB	0	0.6	1	1.2	1.3	1.2	1	0.5	

and 5,000 Hz, must be at least 10 dB higher than the sound insulation of the silencers that will be tested.

b) Test method

The aim of the test is to define an acoustic characteristic that is typical of each silencer. The testing method is adapted from the ISO 140/3:1995 and ISO 717/1:1996 standards.

To reach this aim it is necessary to characterize an acoustic insulating panel with an open pipe through the middle. Noise measurements will be made with and without the silencers fixed at the end of the pipe.

First of all it is necessary to install the panel in order to close the opening between the two acoustic rooms. The panel should be fixed and sealed with gypsum.

In the emitting room, white noise is emitted at frequencies from 80 Hz to 8,000 Hz.

During each test the equivalent sound pressure level must be acquired during 16 seconds as a minimum for all the third of octave bands from 100 Hz to 5,000 Hz. Acquisition must be made with an appropriate software.

For each silencer 4 different acoustic tests will be carried out:

- Measurement of the background noise level in the receiving room, when the noise generator is off.
- Measurement of the sound pressure level in both rooms without the silencer on the panel and when the noise generator is on.
- Measurement of the sound pressure level in both rooms with the silencer installed on the panel and the noise generator on.
- Measurement of the reverberation time in the receiving room.

When the noise source emits, the difference between the sound pressure level of the back-ground noise and the sound pressure level in the receiving room (in both cases with and without the silencer) must be greater than or equal to 15 dB, otherwise corrections must be applied as stated in ISO standard 140/3.

From the 4 tests, the sound insulation characteristics R' of the testing panel without the silencer and the sound insulation characteristics R of the testing panel with the silencer must be calculated. Through the data processing as

stated in the EN ISO standard 717/1 the respective acoustic transmission loss coefficients R_w' and R_w are calculated. The difference between R_w and R_w' is the acoustic loss coefficient of the silencer R_{wS} .

c) Result of the test

The test report must show the following elements for each frequency from 100 Hz to 5,000 Hz:

- the background noise
- the reverberation time of the receiving room
- the noise reduction of the panel without the silencer and its coefficient R_w
- the noise reduction with the silencer and its coefficient R_w'
- the silencer sound insulating difference $R' - R$.

Moreover the test report must show the acoustic loss coefficient R_{wS} .

Niveau de silence
Silenced level

$$= 10 \text{ Log} \left[10^{\left(\frac{SL_{125}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{160}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{200}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{250}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{315}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{400}}{10}\right)} \right. \\ \left. + 10^{\left(\frac{SL_{500}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{630}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{800}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{1000}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{1250}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{1600}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{2000}}{10}\right)} \right. \\ \left. + 10^{\left(\frac{SL_{2500}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{3150}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{4000}}{10}\right)} + 10^{\left(\frac{SL_{5000}}{10}\right)} \right]$$

Ce coefficient doit être supérieur ou égal à 15 dB pour que le test soit acceptable.

Procédure de test de performance du filtre à air
(selon la norme internationale ISO 5011:2000)

Le test d'homologation décrit doit être effectué dans un centre de tests indépendant agréé par la CIK-FIA. Le filtre doit satisfaire au test à tout moment, quelle que soit la condition. Les résultats de ces tests seront annexés à la Fiche d'Homologation initiale et serviront de références complémentaires en cas de tests post-homologation.

Chaque élément filtrant ayant passé avec succès le test du filtrage des poussières doit comporter le numéro d'homologation ainsi que la marque et le numéro de série du Constructeur.

Adresse du centre de tests :

TEXA S.r.l.
Via Gribaudo Simone 22/A
10034 Chivasso (TO), ITALIE
Tél. : +39/011 9195680
E-mail : massimo.ellena@texaengineering.it or info@texaengineering.it

Poussière utilisée pour le test :
Poussière d'Arizona de type brut

Propriétés de la poussière :
Type brut selon la norme ISO 5011:2000
Charge n° : 04.0502.50-1

Distribution des particules par masse :
Taille des particules (mm) / Particles size(mm)

0-5
5-10
10-20
20-40
40-80
80-200

Paramètres du test

Limites pour l'état final du test:

- masse de poussière de 50 g injectée dans le carter du filtre ou
- résistance au débit de 50 mbar de dépression, valeur atteinte derrière le carter du filtre lorsque de la poussière est injectée.

Conditionnement :

- éléments du filtre : 15 min avec écoulement d'air
- poussière utilisée pour le test : 60 min à 100°C.

Valeurs mesurées (unité) :

V1 (m3/min) = débit de l'air à travers l'unité filtrante avant injection de poussière

V2 (m3/min) = débit de l'air à travers l'unité filtrante après injection de poussière

m f1 (g) = masse de l'unité filtrante avant le test

m f2 (g) = masse de l'unité filtrante après le test

Md (g) = masse de la poussière injectée

$\Delta p1$ (mbar) = résistance au débit, dépression derrière le carter du filtre avant injection de poussière

$\Delta p2$ (mbar) = résistance au débit, dépression derrière le carter du filtre après injection de poussière

μ (%) = performance de filtration

La performance de filtration μ (%) est de :

μ (%) = $[(mf2 - m f1) / md] \cdot 100(\%)$

Prescriptions techniques moteurs 60 cc³

In order for the test to be acceptable, this coefficient must be greater than or equal to 15 dB.

Air filter performance test procedure

(according to the international standard ISO 5011:2000)

The homologation test described must be carried out in an independent test centre approved by the CIK-FIA. The filter must pass the test at any time, no matter the conditions. The results of these tests will be appended to the initial Homologation Form and will serve as supplementary references in the event of post-homologation tests.

Each filtering component that has passed the dust filtering test must bear the homologation number as well as the brand and serial number of the manufacturer.

Address of the test centre:

TEXA S.r.l.
Via Gribaudo Simone 22/A
10034 Chivasso (TO), ITALY
Tel.: +39 011 9195680
E-mail: massimo.ellena@texaengineering.it or info@texaengineering.it

Test Dust:

Arizona dust coarse grade

Dust properties:

Coarse grade according to ISO 5011:2000

Charge n°: 04.0502.50-1

Particle distribution by mass:

Poussière de type brut (%) / Coarse grade dust (%)

12±2

12±3

14±3

23±3

30±3

9±3

Test parameters

Limits for the final state of the test:

- 50 g mass of dust injected into the filter case or

- 50 mbar flow resistance as vacuum, reached behind the filter case under injection of dust.

Conditioning:

- filter elements: 15 min with airflow

- test dust: 60 min at 100°C.

Measured values (unit):

V1 (m3/min) = airflow across the filter unit before dust injection

V2 (m3/min) = airflow across the filter unit after dust injection

m f1 (g) = mass of filter unit before test

m f2 (g) = mass of filter unit after test

Md (g) = mass of injected dust

$\Delta p1$ (mbar) = flow resistance, vacuum behind the filter case before dust injection

$\Delta p2$ (mbar) = flow resistance, vacuum behind the filter case after dust injection

μ (%) = filtration performance.

The filtration performance μ (%) is:

μ (%) = $[(mf2 - m f1) / md] \cdot 100(\%)$

Technical prescriptions for 60 cc engines

Volume : max.2000 cm³

Matériau : matière plastique élastique, non éclatable

Orifice d'admission d'air : une conduite ronde, avec un Ø intérieur max. de 23,0 mm et une longueur min. de 90,0 mm.

Le silencieux d'aspiration doit être réalisé en un seul élément plastique par injection-soufflage.

Procédure d'essai de volume

La mesure du volume sera effectuée avec de l'eau. Le volume du silencieux d'aspiration sera mesuré avec le tube d'admission et le flasque en caoutchouc (non coupé) montés. Si le tube d'admission doit être collé dans le silencieux ou si un joint est nécessaire pour le rendre étanche à l'eau, cela doit être mentionné sur le dessin des pièces figurant dans la Fiche d'Homologation. L'essai de volume sera également effectué pour le test d'étanchéité au gaz ; en cas de fuite d'eau, le test d'étanchéité au gaz sera considéré comme non satisfaisant. Le flasque en caoutchouc pourra être percé de petits trous pour permettre à l'air de sortir. Le carter du silencieux d'aspiration sera ensuite rempli d'eau. La quantité d'eau pouvant être contenue dans le silencieux d'aspiration comme décrit ci-dessus sera prise en compte.

29) SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT

Un silencieux d'échappement homologué par la CIK-FIA est obligatoire dans les catégories KZ/KZ2.

Pour les Constructeurs : quantité minimale pour chaque modèle à présenter lors de l'inspection d'homologation : 50 unités, comme indiqué en page 1 de la Fiche d'Homologation.

29.1) Généralités

Chaque silencieux d'échappement doit avoir une homologation CIK-FIA et faire apparaître sur l'extérieur, estampé ou gravé, le logo CIK-FIA ainsi que le numéro d'homologation.

29.2) Procédure d'homologation de test

Elle vise à évaluer les performances des silencieux au moyen d'un numéro unique. Cette procédure consiste à mesurer le bruit provenant d'une cabine acoustique au travers d'un orifice, avec et sans le silencieux.

La différence entre les deux spectres acoustiques est pondérée à l'aide d'une échelle de fréquence spécifique de référence et également à l'aide de l'échelle-A. Un indicateur global est ensuite calculé.

Des essais en vue de l'homologation seront menés par un institut d'essai certifié par la FIA. Les résultats de ces tests seront annexés à la Fiche d'Homologation initiale et serviront de références complémentaires en cas de tests post-homologation. Pour les silencieux d'échappement, ils peuvent être réalisés notamment par :

C.S.I. S.p.A.
Viale Lombardia 20
20021 BOLLATE (MI)
Italie

29.2.1) Installations d'essai

L'essai sera réalisé dans une chambre semi-anechoïque. La source du bruit est une enceinte acoustique placée à l'intérieur d'une cabine acoustique.

Une jonction relie l'enceinte acoustique à l'extérieur de la cabine acoustique (voir dessins). La partie externe de la connexion est de forme conique et son diamètre diminue à mesure qu'elle s'éloigne de la cabine acoustique. A l'extrémité du cône se trouve un tuyau cylindrique, d'un diamètre externe de 28 mm.

L'ouverture d'entrée du silencieux est montée sur la connexion cylindrique. L'axe du silencieux est horizontal, l'échappement est orienté comme il l'est normalement en course. Le silencieux est suspendu par des connexions élastiques.

Le haut-parleur émet un bruit régulier rose ou blanc, la fréquence minimale s'étend de 125 à 5000 Hz.

L'équipement de mesure doit pouvoir mesurer simultanément deux niveaux sonores et il peut être utilisable sur PC ou autonome.

a) Microphones. Deux mesures de pression du bruit, des microphones ½ pouce en champ libre conformes à la norme CEI 651 (EN 60651, 61672) ou

Volume: max. 2,000 cc

Material: non splinterable, elastic plastic

Air intake port: one round duct, with an internal Ø of max. 23.0 mm and a length of min. 90.0 mm.

The intake silencer shall be a single element, made by air-blow moulded plastic.

Volume test procedure

The measurement of the volume will be performed with water. The intake silencer volume will be measured with the intake tube and the rubber flange (uncut) mounted. If the intake tube needs to be glued into the silencer or a seal is necessary to make it watertight, this needs to be mentioned on the parts drawing in the Homologation Form. The volume test will be also be used for the gas-proof test, such that, if water leaks out, the gas-proof test is considered not to have been passed. The rubber flange can be punched with small holes to allow air to be vented. Then the housing of the intake silencer will be filled with water. The quantity of water that can be contained in the intake silencer as described above will be taken into account.

29) EXHAUST SILENCERS

An exhaust silencer homologated by the CIK-FIA is mandatory in the KZ/KZ2 categories.

For Manufacturers: minimum quantity for each model to be presented at the homologation inspection: 50 units, as shown on page 1 of the Homologation Form.

29.1) General

Each exhaust silencer must have a CIK-FIA homologation and the CIK-FIA logo as well as the homologation number must be stamped or engraved on the outside.

29.2) Homologation test procedure

This aims to assess the performances of the silencers by means of a unique number. The procedure consists in measuring the noise coming out from an acoustic enclosure through an orifice opening, with and without the silencer. The difference between the two sound spectra is weighted with a specific reference frequency scale and weighted also with the A scale. Finally, a global indicator is calculated.

Homologation tests will be carried out by a testing institute certified by the FIA. The results of these tests will be appended to the initial Homologation Form and will serve as supplementary references in the event of post-homologation tests. For exhaust silencers they may, in particular, be carried out with by:

C.S.I. S.p.A.
Viale Lombardia 20
20021 BOLLATE (MI)
ITALY

29.2.1) Testing facilities

The test will be held in a hemi-anechoic chamber. The sound source is a speaker placed inside an acoustic enclosure. A junction connects the speaker with the external side of the enclosure (see drawings). The external part of the connection has a conical shape and its diameter decreases with its distance from the speaker. At the end of the cone there is a cylindrical pipe with an external diameter of 28 mm.

The inlet opening of the silencer is mounted on the cylindrical connection. The silencer axis is horizontal, and the exhaust is oriented as it normally is in a race. The silencer is suspended by resilient connections.

The loudspeaker shall emit steady pink or white noise, minimum frequency range from 125 to 5,000 Hz.

The measuring equipment shall be able to measure two sound levels simultaneously and it may be PCbased or stand-alone.

a) Microphones. Two sound pressure measurements, ½ inch free field microphones complying with IEC 651 (EN 60651, 61672) or equivalent Class 1,

équivalents de Classe 1 doivent être utilisés.

b) Acquisition de données. Les signaux émis par les microphones doivent être acquis simultanément et un filtre anti-repliement doit être utilisé.

Les calculs de niveaux doivent être effectués au moyen d'un Leq conforme aux normes CEI 60804 et CEI 61260.

29.2.2) Execution de l'essai

a) Position des microphones pour les mesures avec silencieux

Le microphone externe est placé à 300 mm de l'extrémité de la connexion cylindrique et aligné avec son axe. La position du microphone de contrôle reste inchangée.

Le microphone doit être placé sur les axes médians entre les deux orifices de sortie.

Un microphone de contrôle est placé à l'intérieur de la connexion.

b) Position des microphones pour les mesures sans silencieux

Le microphone externe est placé à 300 mm de l'extrémité de la connexion cylindrique et aligné avec son axe. La position du microphone de contrôle reste inchangée.

29.2.3) Mesures acoustiques

Les mesures acoustiques sont effectuées après la mise en marche du générateur acoustique.

Le temps de mesure est de 15 secondes minimum et 60 secondes maximum.

La stabilité de la source doit être vérifiée à l'aide du microphone interne, lequel doit être stable dans une fourchette de $\pm 0,5$ dB.

Le spectre Leq (niveau équivalent) de fréquence d'1/3 d'octave doit être calculé de 125 à 5000 Hz.

Toutes les mesures sont relevées deux fois. Le niveau sonore de chaque bande de fréquence est égal à la moyenne arithmétique des deux mesures. Le spectre correspondant aux données acquises par le microphone externe avec silencieux est appelé « spectre de niveau sonore avec silencieux ». Celui qui fait référence aux données acquises par le microphone externe sans silencieux est appelé « spectre de niveau sonore sans silencieux ».

29.2.4) Verification

Pour chaque fréquence, la différence entre les niveaux sonores du microphone de contrôle de référence avec et sans silencieux doit se situer dans une fourchette de ± 1 dB. Dans le cas contraire, l'essai doit être répété.

29.2.5) Calcul des données

Pour chaque bande de fréquence, la différence entre le « spectre de niveau sonore sans silencieux » et le « spectre de niveau sonore avec silencieux » sera calculée de 125 à 5000 Hz. Les valeurs négatives seront remplacées par 0.

Le résultat de cette opération est appelé « perte d'insertion du silencieux ». Soustraire la bande d'1/3 d'octave « perte d'insertion du silencieux » de la « courbe de niveau sonore de référence » comme indiqué ci-après.

Courbe de niveau sonore de référence :

Pondérer le spectre obtenu avec l'échelle-A tel qu'indiqué dans le tableau suivant. Chaque fréquence obtenue est appelée « SL_{freq} » où freq désigne la bande de fréquence centrale de 125 à 5000 Hz.

Les niveaux de la pondération fréquentielle A, tels qu'indiqués dans la norme CEI 61672:2003, sont les suivants :

Calculer le niveau global ou « niveau insonorisé » en intégrant le spectre comme suit :

La « performance acoustique du silencieux » est égale à la différence entre le niveau dB(A) de la courbe de référence (133,5) et le « niveau insonorisé » arrondi au nombre entier le plus proche.

La valeur minimum est de 42 dB pour passer avec succès les tests d'homologation.

29.2.6) Prescription technique relative aux silencieux

Les silencieux doivent avoir une longueur utile minimale de 500 mm et un orifice de sortie maximum, d'un diamètre intérieur maximal de 30 mm, le(s) noyau(x) perforé(s) doit(vent) être entouré(s) d'une couche d'un matériau

shall be used.

b) Data Acquisition. The signals coming from the microphones shall be acquired simultaneously and an anti-aliasing filter shall be used.

The calculation of noise levels shall be performed by means of Leq according to IEC 60804 and IEC 61260 standards.

29.2.2) Execution of the test

a) Position of microphones for measurements with silencer

An external microphone is placed 300 mm from the silencer outlet in the direction of the exhaust gases.

The microphone must be placed on the median axes between the two outlet holes.

A control microphone is placed inside the connection.

b) Position of microphones for measurements without silencer

The external microphone is placed 300 mm from the end of the cylindrical connection and is aligned with its axis. The position of the control microphone is unchanged.

29.2.3) Acoustic measurements

Acoustic measurement is carried out after the acoustic generator has been switched on.

The minimum measurement time is 15 seconds, the maximum is 60 seconds.

The stability of the source shall be checked by means of the inner microphone, which shall be stable to within ± 0.5 dB.

The 1/3 octave frequency Leq spectrum must be calculated from 125 to 5,000 Hz.

All measurements are taken twice. The sound level of each frequency band is the arithmetic average of the two measurements. The spectrum referring to the acquisition of the external microphone with silencer is called "sound level spectrum with silencer". The one referring to the acquisition of the external microphone without silencer is called "sound level spectrum without silencer".

29.2.4) Verification

For each frequency the difference between the levels of the reference control microphone with silencer and without silencer must be within ± 1 dB; otherwise, the test must be repeated.

29.2.5) Data elaboration

For each frequency band the difference between the spectra "sound level spectrum without silencer" and "sound level spectrum with silencer" shall be calculated from 125 to 5,000 Hz. Negative values will be replaced with 0.

The result of such an operation is referred to as "insertion loss of the silencer". Subtract the 1/3 octave band "insertion loss of the silencer" from the "reference sound level curve", defined as follows:

Reference sound level curve:

Weight the resulting spectrum with the A-scale as recalled in the following table. Each individual frequency result of calculation is called " SL_{freq} " where freq is the frequency centre band from 125 to 5,000 Hz.

Levels of A-weighting curve, as stated in IEC 61672:2003 standard:

Compute the global level, "silenced level", by integrating the spectrum as follows:

The "acoustic performance of the silencer" is the difference between the dB(A) level of the reference curve(133.5) and the "silenced level" rounded to the nearest integer.

The minimum value is 42 dB in order to successfully pass the homologation tests.

29.2.6) Technical prescription for silencers

Silencers must have a minimum useful length of 500 mm and one maximum outlet with a maximum internal diameter of 30 mm

Silencers must have a minimum thickness of absorbing material around the

absorbant d'une épaisseur minimale de 30 mm.

L'utilisation d'un matériau métallique pour le silencieux homologué complet (à l'exclusion du matériau absorbant) est obligatoire.

Matériau absorbant : laine de roche ou équivalent.

Direction de l'écoulement à la sortie : vers le bas.

Le poids total et le poids du matériau absorbant devront être indiqués sur la Fiche d'Homologation.

La durée de vie du matériau absorbant établie par le constructeur sera indiquée sur la Fiche d'Homologation.

30) SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT POUR LES MOTEURS KZ ET KZ2

Les échappements des moteurs homologués en KZ et KZ2 feront l'objet d'une homologation ainsi que de l'homologation d'un moteur à l'aide d'une seule et même Fiche d'Homologation : «Moteur KZ».

Seront indiqués sur la Fiche d'Homologation le poids minimum de l'échappement établi selon une valeur moyenne mesurée sur 10 pièces moins 10% ($P_{\text{mini}} = P_{\text{moy}} \times 0,9$) et le volume moyen établi selon une valeur moyenne mesurée sur 5 pièces ; ces valeurs seront contrôlées lors de l'inspection.

Le volume sera mesuré avec du pétrole dénaturé ou du « white spirit », ou par la mesure de la masse d'eau pouvant être contenue dans l'échappement.

Pour les Constructeurs : quantité minimale pour chaque modèle à présenter lors de l'inspection d'homologation : 25 exemplaires par moteur homologué, comme indiqué sur la photo sur la Fiche d'Homologation concernée.

Seul un Constructeur ayant homologué un moteur dans cette catégorie pourra demander l'homologation du système d'échappement. Le système d'échappement aura le même numéro d'homologation que le moteur auquel il est destiné et ce numéro sera attribué par la CIK-FIA.

Le système d'échappement homologué sera le seul utilisable pour le moteur auquel il est destiné.

Le système d'échappement devra porter sur l'extérieur son numéro d'identification d'homologation estampé ou gravé de façon permanente.

31) PNEUMATIQUES

31.1) Identification et insertion obligatoire du label d'homologation CIK-FIA

Les caractères CIK figureront en relief au minimum sur un côté du pneumatique. Ce sigle doit être bien visible sur le pneumatique monté. La hauteur de ce sigle sera de 5 mm et la largeur du trait des caractères est fixée à 2 mm au minimum. Le sigle CIK indique au Pilote que le pneumatique a été homologué sur le plan international de même que la désignation du mélange se référant à la Fiche d'Homologation. Les pneumatiques homologués pour le Superkart doivent porter le sigle CIK et ne peuvent en aucun cas être utilisés dans les autres catégories dans lesquelles sont requis des pneumatiques homologués. Il est interdit de faire figurer le sigle CIK sur des pneumatiques non homologués.

L'abréviation correspondant à la désignation du mélange Prime, Option ou Mini devra être indiquée à côté du sigle CIK.

La hauteur des lettres / caractères utilisés pour le marquage doit être de : - 4 mm minimum pour OPTION ou Option, PRIME ou Prime, MINI ou MINI.

31.2) Nombre de modèles de pneumatique « slicks » et « pluie »

- Pour les pneumatiques slicks 5" (Groupes 1 et 2)
 - 1 Modèle étiqueté Prime et 1 Modèle étiqueté Option
 - 2 largeurs ; AVANT et ARRIERE
 - 1 mélange Prime (classification selon ISO 37:2017, MPa à 300% : > 3.0)
 - 1 mélange Option (classification selon ISO 37:2017, MPa à 300% : > 5.0)
 - 1 carcasse
 - La différence de temps au tour entre un pneu Option et un pneu Prime du même fabricant doit être d'au moins 2%.
- Pour les pneumatiques slicks 5" (Groupe 3)
 - 1 Modèle étiqueté Mini
 - 2 largeurs ; AVANT et ARRIERE
 - 1 mélange (classification selon ISO 37:2017,

perforated core(s) of 30 mm.

The use of metallic material for the complete homologated silencer (excluding sound-absorbing material) is mandatory.

Sound-absorbing material: rock wool or equivalent.

Gas flow outlet direction: downward.

The total weight and the weight of the absorbing material must be indicated on the homologation form.

The service life of the absorbing material determined by the manufacturer will be indicated on the homologation form.

30) EXHAUST SYSTEM FOR KZ AND KZ2 ENGINES

Exhausts for engines homologated in KZ and KZ2 shall be the subject of a homologation together with the homologation of an engine by using one and the same Homologation Form: "Engine KZ".

The Homologation Form shall comprise the minimum weight of the exhaust drawn up according to an average value measured on 10 parts minus 10% (minimum $W = \text{average } W \times 0.9$) and the average volume drawn up according to an average value measured on 5 parts; these values will be controlled during the inspection.

The volume will be measured with denatured petroleum or "white spirit", or by measuring the mass of water that can be contained in the exhaust.

For Manufacturers: minimum quantity for each model to be presented at the homologation inspection: 25 examples per homologated engine, as shown on the picture in the Homologation Form concerned.

Only a Manufacturer who has homologated an engine in this category is entitled to apply for the homologation of an exhaust system. The exhaust system shall have the same homologation number as the engine for which it is intended and this number will be allocated by the CIK-FIA.

The homologated exhaust system will be the only one usable on the engine for which it is intended.

The homologation identification number of the exhaust system must be permanently stamped or engraved on its outer side.

31) TYRES

31.1) Identification and mandatory insertion of the CIK-FIA homologation label

The characters CIK shall be embossed at least on one side of the tyre. This acronym must be clearly visible on the fitted tyre. The height of this acronym shall be 5 mm and the stroke width of the characters shall be at least 2 mm. The CIK acronym informs the Driver that the tyre has been homologated at the international level; it also indicates the denomination of the compound with reference to the Homologation Form. Tyres homologated for Superkart must feature the CIK acronym and may under no circumstances be used in other categories where homologated tyres are required. It is forbidden to mark the CIK acronym on non-homologated tyres.

The abbreviation corresponding to the designation of the compound Prime, Option or Mini shall be indicated next to the CIK acronym.

The height of letters / characters of the marking must be: - 4 mm minimum for OPTION or Option, PRIME or Prime, MINI or Mini.

31.2) Number of "slick" and "wet weather" tyre models

- For 5" slick tyres (Groups 1 and 2)
 - 1 Model labelled Prime and 1 Model labelled Option
 - 2 widths; FRONT and REAR
 - 1 compound Prime (classification in accordance with ISO 37:2017, MPa at 300% : > 3.0)
 - 1 compound Option (classification in accordance with ISO 37:2017, MPa at 300% : > 5.0)
 - 1 carcass
 - The lap time gap between an Option and a Prime tyre of the same manufacturer must be a minimum of 2%.
- For 5" slick tyres (Group 3)
 - 1 Model labelled Mini
 - 2 widths; FRONT and REAR
 - 1 compound (classification in accordance with ISO 37:2017,

MPa à 300%: > 7.0)
1 carcasse

- Pour les pneumatiques slicks 6"
1 Modèle
2 largeurs ; AVANT et ARRIERE
- Pour les pneumatiques «pluie»
1 Modèle 5" pour les Groupes 1 et 2
1 Modèle 6" pour le Groupe 1
1 Modèle pour le Groupe 3 étiqueté Mini
2 largeurs ; AVANT et ARRIERE pour chaque modèle

Le mélange doit être homogène et identique pour les pneus avant et arrière.

Les données relatives à la construction de la carcasse des pneus avant et arrière doivent être similaires (excepté la taille, l'angle de tissage de la toile du pneu et la rigidité latérale et verticale) et les pneus avant et arrière doivent être composés des mêmes matériaux.

31.3) Dimensions

Les dimensions sont fixées comme suit:

Groupes 1 et 2 avec pneumatiques 5"

- Diamètre extérieur du pneumatique AVANT: maximum 280 mm
- Diamètre extérieur du pneumatique ARRIÈRE: maximum 300 mm
- Diamètre nominal de la jante: maximum 5" (circuits courts)
- Largeur maximum de la roue AVANT: 135 mm
- Largeur maximum de la roue ARRIÈRE: 215 mm

Groupe 3 avec pneumatiques 5"

- Diamètre extérieur du pneumatique AVANT : maximum 260 mm
- Diamètre extérieur du pneumatique ARRIERE : maximum 290 mm
- Diamètre nominal de la jante : maximum 5"
- Largeur maximale de la roue AVANT : 120 mm
- Largeur maximale de la roue ARRIERE : 150 mm
- Largeur maximale de la bande de roulement du pneumatique AVANT : 80 mm
- Largeur maximale de la bande de roulement du pneumatique ARRIERE : 120 mm

Un pneumatique de chaque modèle doit être monté sur une jante (modèle standardisé pour les pneumatiques 5"), toutes tolérances comprises, et gonflé à la pression de 50 kPa.

Largeur de la bande de roulement du Group 3 sera mesurée selon l'Article 31.4.3.

Jantes aux dimensions suivantes :

Groupes 1 et 2 Pneus slicks ayant une largeur de 130 mm pour l'avant et 210 mm pour l'arrière
Pneus pluie ayant une largeur de 130 mm pour l'avant et 180 mm pour l'arrière

Groupe 3 Pneus slicks et pluie ayant une largeur de 115 mm pour l'avant et 145 mm pour l'arrière.

- Pour le Superkart
- Diamètre extérieur des pneumatiques AVANT ou ARRIÈRE: maximum 350 mm
- Diamètre nominal de la jante: maximum 6" (circuits longs pour 250 cm³)
- Largeur maximum de la roue AVANT ou ARRIÈRE: 250 mm.

31.4) Informations techniques

31.4.1) Restrictions techniques

Les huiles de dilution ne peuvent être mises sur le marché et utilisées pour la production de pneumatiques ou parties de pneumatiques, si elles contiennent:

- plus de 1 mg/kg de BaP, ou
- plus de 10 mg/kg de la somme de tous les HAP énumérés.

Ces limites sont considérées comme respectées si l'extrait d'aromatique polycyclique (CAP), mesuré conformément à la norme ISO 21461:2012,

MPa at 300%: > 7.0)
1 carcass

- For 6" slick tyres
1 Model
2 widths; FRONT and REAR
- For "wet weather" tyres
1 Model 5" for Groups 1 and 2
1 Model 6" for Group 1
1 Model for Group 3 labelled Mini
2 widths; FRONT and REAR for each model

The tread compound must be homogeneous and the same for the front and rear tyres.

The data of the carcass construction of the front and rear tyres must be similar (except size, angle of tyre canvas and lateral and vertical stiffness) and the front and rear tyres must be made of the same materials.

31.3) Dimensions

Dimensions are as follows:

Groups 1 and 2 with 5" tyres

- External diameter of the FRONT tyre: maximum 280 mm
- External diameter of the REAR tyre: maximum 300 mm
- Nominal diameter of the rim: maximum 5" (short circuits)
- Maximum width of the FRONT wheel: 135 mm
- Maximum width of the REAR wheel: 215 mm

Group 3 with 5" tyres

- External diameter of the FRONT tyre: maximum 260 mm
- External diameter of the REAR tyre: maximum 290 mm
- Nominal diameter of the rim: maximum 5"
- Maximum width of the FRONT wheel: 120 mm
- Maximum width of the REAR wheel: 150 mm
- Maximum tread width of the FRONT tyre: 80 mm
- Maximum tread width of the REAR tyre: 120 mm

One tyre of each model must be fitted to a rim (model standardised for 5" tyres), all tolerances included, inflated to a pressure of 50 kPa.

Tread width of Group 3 will be measured according to Article 31.4.3 Rims must have following dimensions.

Rims must have following dimensions:

Groupes 1 and 2 Slick tyres width of 130 mm for the front and 210 mm for the rear
Wet weather tyres width of 130 mm for the front and 180 mm for the rear

Group 3 Slick and wet weather tyres width of 115 mm for the front and 145 mm for the rear.

- For Superkart
- External diameter of the FRONT or REAR tyres: maximum 350 mm
- Nominal diameter of the rim: maximum 6" (long circuits for 250 cc)
- Maximum width of the FRONT or REAR wheel: 250 mm.

31.4) Technical information

31.4.1) Technical restrictions

Extender oils may not be placed on the market and used for the production of tyres or parts of tyres, if they contain:

- more than 1 mg/kg BaP, or
- more than 10 mg/kg of the sum of all listed PAHs.

These limits are regarded as kept, if the polycyclic aromatics (PCA) extract is less than 3 % by mass, as measured in accordance with the ISO

est inférieur à 3 % en masse, à condition que la conformité avec les valeurs limites de BaP et des HAP énumérés (voir ci-dessous) ainsi que la corrélation entre ces valeurs mesurées et l'extrait d'aromatique polycyclique (CAP) soient contrôlées par le fabricant ou l'importateur tous les six mois ou après chaque changement d'exploitation important, la date retenue étant la plus proche.

Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)

1. Benzo(a)pyrène (BaP) CAS No 50-32-8
2. Benzo(e)pyrène (BeP) CAS No 192-97-2
3. Benzo(a)anthracène (BaA) CAS No 56-55-3
4. Chrysène (CHR) CAS No 218-01-9
5. Benzo(b)fluoranthène (BbFA) CAS No 205-99-2
6. Benzo(j)fluoranthène (BjFA) CAS No 205-82-3
7. Benzo(k)fluoranthène (BkFA) CAS No 207-08-9
8. Dibenzo(a, h)anthracène (DBAhA) CAS No 53-70-3

31.4.2) Descriptions techniques Groupes 1 et 2

Elles seront indiquées sur la Fiche d'Homologation en page 2, selon les conditions et les normes qui y sont précisées par :

- Le Manufacturier de pneumatiques pour les points 1 à 17 :

Pour les points 7 et 8 : Les mesures de rigidité latérale et verticale seront effectuées sur un pneumatique monté sur jante (modèle standardisé pour les pneumatiques 5") mentionné à l'Article 31.3, gonflé à une pression de 50 kPa, posé sur une surface plane (type "marbre de contrôle"), sous la contrainte verticale d'une charge de 40 kg (50 kg pour les Superkarts) transmise par un applicateur de 10 cm x 10 cm. Les différences de largeur (rigidité latérale) et de diamètre (rigidité verticale) sans charges et sous charges seront prises en considération et notées sur la Fiche d'Homologation.

- Le Laboratoire reconnu pour les points :

18: Les mesures de la dureté DIDC après 30 secondes sur un ensemble de 2 échantillons de 2 mm d'épaisseur provenant de la surface de la bande de roulement seront effectuées selon la norme ISO 48:1010, méthode M. Toutefois, en cas de bande de roulement avec relief, ces mesures seront prises au centre des pavés à une distance minimale entre prise de mesure et bord de l'éprouvette de 9 mm pour une épaisseur de 8 mm.

19: Mesures de contrainte - déformation en traction selon ISO 37:2017 éprouvette type 3 à 100% et 300%.

- La CIK-FIA et le Manufacturier pour le point 19:

La classification du pneumatique (prime ou option) sera définie selon les résultats du point 19.

De plus, le Manufacturier de pneumatiques doit établir une auto-certification selon laquelle son pneu peut parcourir 150 (Prime) ou 250 (Option) km quelles que soient les conditions, la CIK-FIA se réservant la possibilité de procéder à des contrôles sur piste.

La CIK-FIA pourra vérifier la corrélation de l'auto-certification déposée par le fabricant lors de l'homologation par des tests sur piste (conformément à la «méthode d'essai pour la classification des pneus selon leur durée de vie»), avec la désignation du mélange indiquée sur la fiche d'homologation.

Pour ce faire, lors de l'inspection d'homologation, l'Inspecteur prélèvera et plombra 6 pneus pour chaque modèle et les fera acheminer par le Manufacturier en lieu et en heure pour les tests décrits dans la «Méthode d'essai pour la classification des pneus selon leur durée de vie».

31.4.3) Descriptions techniques Groupe 3

Elles seront indiquées sur la Fiche d'Homologation en page 2, selon les conditions et les normes qui y sont précisées par :

- Le Manufacturier de pneumatiques pour les points 1 à 17 :

Pour les points 7 et 8 : Les mesures de rigidité latérale et verticale seront effectuées sur un pneumatique monté sur jante (modèle standardisé pour les pneumatiques 5") mentionné à l'Article 31.3, gonflé à une pression de 50 kPa, posé sur une surface plane (type "marbre de contrôle"), sous la contrainte verticale d'une charge de 40 kg transmise par un applicateur de 10 cm x 10 cm. Les différences de largeur (rigidité latérale) et de diamètre (rigidité verticale) sans charges et sous charges seront prises en considération et notées sur la Fiche d'Homologation.

- Le Laboratoire reconnu pour les points :

18 : Les mesures de la dureté DIDC après 30 secondes sur un ensemble de

21461:2012 standard, provided that compliance with the limit values of BaP and of the listed PAHs (see below), as well as the correlation of the measured values with the PCA extract, is controlled by the manufacturer or importer every six months or after each major operational change, whichever is earlier.

Polycyclic-aromatic hydrocarbons (PAH)

1. Benzo(a)pyrene (BaP) CAS No 50-32-8
2. Benzo(e)pyren (BeP) CAS No 192-97-2
3. Benzo(a)anthracene (BaA) CAS No 56-55-3
4. Chrysen (CHR) CAS No 218-01-9
5. Benzo(b)fluoranthene (BbFA) CAS No 205-99-2
6. Benzo(j)fluoranthene (BjFA) CAS No 205-82-3
7. Benzo(k)fluoranthene (BkFA) CAS No 207-08-9
8. Dibenzo(a, h)anthracene (DBAhA) CAS No 53-70-3

31.4.2) Technical descriptions Groups 1 and 2

They shall be indicated on page 2 of the Homologation Form, according to the conditions and standards that are specified on it by:

- The tyre Manufacturer for points 1 to 17:

For points 7 and 8: Side and vertical stiffness measurements shall be taken on a tyre fitted to a rim (model standardised for 5" tyres) mentioned under Article 31.3 inflated to a pressure of 50 kPa, placed on a plane surface (of the "marbre de contrôle" type), under the vertical stress of a 40 kg load (50 kg load for Superkart) transmitted by a 10 cm x 10 cm applicator. Differences in width (lateral stiffness) and in diameter (vertical stiffness) with and without loads will be taken into consideration and noted on the Homologation Form.

- The recognised Laboratory for points:

18: IRHD hardness measurements after 30 seconds on a set of two 2 mm thick samples from the tyre tread surface shall be taken according to the ISO 48:1010 standard, M method. However, in case of tyre treads with grooves, these measurements shall be taken at the centre of the tread pattern at a minimum distance of 9 mm for an 8 mm thickness between the spot where the measurement is taken and the sample edge.

19: Measurements of the tensile stress - strain at 100% and at 300% according to ISO 37:2017 type 3 sample.

- The CIK-FIA and the Manufacturer for point 19:

The classification of the tyre (Prime or Option) will be defined according to the results of point 19.

Additionally, the tyre Manufacturer must establish a self-certification stating that his tyre can cover 150 (Prime) or 250 (Option) km under all circumstances, the CIK-FIA reserving the possibility of carrying out track controls.

The CIK-FIA may verify, by means of track tests (according to the "Testing Method for Tyre Classification by wear life"), the correlation of the self-certification submitted by the manufacturer at the time of homologation with the denomination of the compound indicated on the homologation form.

In order to do this, the Inspector will take and seal six tyres for each model during the homologation inspection, and have them transported by the Manufacturer at the designated time and place described in the "Testing Method for Tyre Classification by wear life".

31.4.3) Technical descriptions Group 3

They shall be indicated on page 2 of the Homologation Form, according to the conditions and standards that are specified on it by:

- The tyre Manufacturer for points 1 to 17:

For points 7 and 8: Side and vertical stiffness measurements shall be taken on a tyre fitted to a rim (model standardised for 5" tyres) mentioned under Article 31.3 inflated to a pressure of 50 kPa, placed on a plane surface (of the "marbre de contrôle" type), under the vertical stress of a 40 kg load transmitted by a 10 cm x 10 cm applicator. Differences in width (lateral stiffness) and in diameter (vertical stiffness) with and without loads will be taken into consideration and noted on the Homologation Form.

- The recognised Laboratory for points:

18: IRHD hardness measurements after 30 seconds on a set of two 2 mm

2 échantillons de 2 mm d'épaisseur provenant de la surface de la bande de roulement seront effectuées selon la norme ISO 48:1010, méthode M. Toutefois, en cas de bande de roulement avec relief, ces mesures seront prises au centre des pavés à une distance minimale entre prise de mesure et bord de l'éprouvette de 9 mm pour une épaisseur de 8 mm.

19 : Mesures de contrainte - déformation en traction selon ISO 37:2017 éprouvette type 3 à 100 % et 300 %.

• La CIK-FIA et le Manufacturier pour le point 19 :

La classification du pneumatique (Mini) sera définie selon les résultats du point 19.

20 : Les mesures de la largeur de la bande de roulement selon la norme ASTM F870-94 (2016) doivent être réalisées sur un pneumatique monté sur jante (modèle standardisé pour les pneumatiques 5") mentionné à l'Article 31.3 gonflé à une pression de 100 kPa et avec un angle de carrossage de 0 degré. Des mesures seront effectuées avec 40 kg de lest et les résultats notés sur la Fiche d'Homologation.

De plus, le Manufacturier de pneumatiques doit établir une auto-certification selon laquelle son pneu peut parcourir 250 km quelles que soient les conditions, la CIK-FIA se réservant la possibilité de procéder à des contrôles sur piste.

La CIK-FIA pourra vérifier la corrélation de l'auto-certification déposée par le Manufacturier lors de l'homologation par des tests sur piste (conformément à la «Méthode d'essai pour la classification des pneus selon leur durée de vie»), avec la désignation du mélange indiquée sur la Fiche d'Homologation.

Pour ce faire, lors de l'inspection d'homologation, l'Inspecteur prélèvera et plombra 6 pneus pour chaque modèle et les fera acheminer par le Manufacturier en lieu et en heure pour les tests décrits dans la «Méthode d'essai pour la classification des pneus selon leur durée de vie».

31.5) Procédure d'homologation

Procédure : Voir article «Règlement d'Homologation spécifique – Produits homologués avec test de laboratoire ultérieur»

Pour les Manufacturiers : quantité minimale pour chaque modèle à présenter lors de l'inspection d'homologation :

5" : 500 pneus slicks par modèle, comme indiqué en page 1 de la Fiche d'Homologation

5" : 250 pneus pluie par modèle, comme indiqué en page 1 de la Fiche d'Homologation.

6" : 250 pneus par modèle, comme indiqué en page 1 de la Fiche d'Homologation.

Le test d'homologation décrit pour les pneus doit être effectué dans un centre de tests indépendant agréé par la CIK-FIA.

Adresse du centre de tests :

CERISIE (Vincenzo BOFFA)

Via Velleia 4

20900 MONZA (MB) - ITALIE

Tél.: +39 039 2254100 - Fax: +39 039 2254198

E-mail: vincenzo.boffa@cerisie.it - www.cerisie.it

31.6) Conditions d'admission d'une demande d'homologation

Le candidat à l'homologation devra être le «Manufacturier du pneumatique» ou, pour des pneumatiques importés, le «Commissionnaire importateur officiel».

Si la demande est présentée par le «Commissionnaire importateur officiel», elle doit porter dans la partie du formulaire désigné à cet effet à la fois la signature du Manufacturier et du Commissionnaire importateur, pour attester la présentation d'une demande d'homologation.

Une seule homologation pourra être accordée par Manufacturier. À titre de clarification, ceci exclut l'homologation de produits de la même catégorie fabriqués par ou pour des personnes ou des entités contrôlées, ou placés sous le contrôle entier ou exercé en commun par un Manufacturier auquel une homologation a été accordée.

thick samples from the tyre tread surface shall be taken according to the ISO 48:1010 standard, M method. However, in case of tyre treads with grooves, these measurements shall be taken at the centre of the tread pattern at a minimum distance of 9 mm for an 8 mm thickness between the spot where the measurement is taken and the sample edge.

19: Measurements of the tensile stress - strain at 100% and at 300% according to ISO 37: 2017 type 3 sample.

• The CIK-FIA and the Manufacturer for point 19:

The classification of the tyre (Mini) will be defined according to the results of point 19.

20: Tread width measurements according to the standard ASTM F870-94 (2016) shall be taken on a tyre fitted to a rim (standardised model for 5" tyres) mentioned under Article 31.3 inflated to a pressure of 100 kPa and with a camber angle of 0 degrees. Measurements with 40 kg of ballast will be done and the results noted on the Homologation Form.

Additionally, the tyre Manufacturer must establish a self-certification stating that his tyre can cover 250 km under all circumstances, the CIK-FIA reserving the possibility of carrying out track controls.

The CIK-FIA may verify, by means of track tests (according to the "Testing Method for Tyre Classification by wear life"), the correlation of the self-certification submitted by the manufacturer at the time of homologation with the denomination of the compound indicated on the homologation form.

In order to do this, the Inspector will take and seal six tyres for each model during the homologation inspection, and have them transported by the manufacturer at the designated time and place described in the "Testing Method for Tyre Classification by wear life".

31.5) Homologation procedure

Procedure: See article "Specific Homologation Regulations – Homologated products with subsequent laboratory test".

For Manufacturers: minimum quantity for each model to be presented at the homologation inspection:

5": 500 slick tyres per model, as shown on page 1 of the Homologation Form

5": 250 wet weather tyres per model, as shown on page 1 of the Homologation Form

6": 250 tyres per model, as shown on page 1 of the Homologation Form.

The homologation test described for tyres must be carried out in an independent test centre approved by the CIK-FIA.

Address of the test centre:

CERISIE (Vincenzo BOFFA)

Via Velleia 4

20900 MONZA (MB) - ITALIE

Tél.: +39 039 2254100 - Fax: +39 039 2254198

E-mail: vincenzo.boffa@cerisie.it - www.cerisie.it

31.6) Terms of acceptance of a homologation application

A homologation applicant may only be the "tyre Manufacturer" or, for imported tyres, the "official import Agent".

If the application is submitted by the "official import Agent", it must bear in the designated space on the form the signatures of both the tyre Manufacturer and the import Agent, certifying the submission of a homologation application.

Only one homologation shall be granted per Manufacturer. For the avoidance of doubt this excludes homologation of products in the same category manufactured by or for persons or entities controlled by, under the control of or under common control with, a Manufacturer that has been granted a homologation.

31.7) Tests de laboratoire réalisés sur les échantillons prélevés lors de l'inspection d'homologation

Lors de l'inspection d'homologation, l'Inspecteur prélèvera au hasard et plombra 4 pneus pour chaque modèle.
3 pneus plombés pour chaque modèle seront envoyés par le Manufacturier par service rapide à la CIK-FIA.
La CIK-FIA demandera au laboratoire reconnu d'effectuer les tests prescrits ci-dessous sur 2 pneus (1 pneu plombé sera conservé par la CIK-FIA) afin d'établir une valeur médium/prime pour chaque dimension nécessaire pour la description technique :

- Détermination de la composition des vulcanisats par thermogravimétrie – ISO 9924-1:2016 (Tolérance +/- 3%).
- Détermination de la température de transition vitreuse par analyse calorimétrique différentielle (DSC) – ISO 22768:2017 (Tolérance +/- 3°C).
- Mesures de contrainte - déformation en traction selon ISO 37: 2017 à 100% et 300%.

Les résultats de ces tests seront annexés à la Fiche d'Homologation initiale et serviront de références complémentaires en cas de tests post-homologation.

En outre, la CIK-FIA se réserve la possibilité de vérifier, selon la norme ISO 21461:2012, la teneur en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) contenue dans les huiles de dilution utilisées pour la production de pneumatiques ; application de la directive 2005/69/CE.

31.8) Méthode d'essai pour la classification des pneus selon leur durée de vie

L'objectif est de vérifier le type de pneu déposée par le manufacturier lors de l'homologation avec des tests sur piste : 150 km pour la spéc. Prime et 250 km pour la spéc. Option et Mini.

31.8.1) Tests sur piste

Les tests sur piste réuniront tous les participants en un même lieu et au même moment.
La CIK-FIA choisira au moins 6 mois à l'avance la piste sur laquelle seront menés les tests sur piste officiels.
Afin de tester le plus grand nombre possible de marques de châssis, nous serons assistés de 10 équipes/Constructeurs, chacun(e) étant accompagné(e) de 2 karts et 2 pilotes.

Ces tests auront lieu à la suite de la procédure d'inspection (en octobre), sur une session de 2 ou 3 jours.

Les tests se dérouleront selon le plan suivant :

Jour 1 : tests du pneu Option, 250 km (chaque pilote couvrant une session de 25 km avec chacun des pneus à homologuer)

Jour 2 : tests du pneu Prime, 150 km (chaque pilote couvrant une session de 15 km avec chacun des pneus à homologuer)

Jour 3 : tests du pneu Mini, 250 km (chaque pilote couvrant une session de 15 km avec chacun des pneus à homologuer)

Les informations précises suivantes doivent être fournies par chaque équipe/constructeur de châssis assistant la CIK-FIA durant les tests :

- 1) Constructeur : Marque.....
- 2) Equipe :
- 3) Numéro d'homologation du châssis OK/KZ/Mini :/CH/...
- 4) Type d'axe arrière utilisé sur le kart :N/mm2
- 5) Angle de carrossage utilisé sur le kart :°

Le type de jantes utilisées sera spécifié par la CIK-FIA afin de permettre l'échange de roues complètes entre les différentes équipes/différents constructeurs.

La décision d'échanger des roues LH et RH d'une session à l'autre est laissée à l'appréciation de chaque manufacturier de pneu.

Les limites de dégradation et/ou évaluation de la carcasse en vue d'établir la durée de vie seront fixées par le Groupe de spécialistes de manufacturiers de pneus.

Les tests seront arrêtés après 150 km pour la spéc. Prime et 250 km pour la spéc. Option et Mini, ou plus tôt si le Groupe en décide ainsi.

Le coût total de tous les services (équipement, mécaniciens, hôtel pour le fournisseur de châssis, droit de piste, dépenses CIK-FIA, ...) sera réparti entre tous les manufacturiers en fonction du nombre de pneus testés.

31.7) Laboratory tests carried out on the samples taken during the homologation inspection

During the homologation inspection, the Inspector shall select at random and seal 4 tyres for each model.
3 sealed tyres for each model will be sent by the manufacturer to the CIK-FIA by express mail. The CIK-FIA will ask the recognised laboratory to carry out the prescribed tests below on 2 tyres (1 sealed tyre will be kept by the CIK-FIA) in order to establish a median/prime value for each dimension necessary for the technical description:

- Determination of the composition of vulcanisate compounds by thermogravimetry – ISO 9924-1:2016 (Tolerance +/- 3%).
- Determination of the glass transition temperature by differential scanning calorimetry (DSC) – ISO 22768:2017 (Tolerance +/- 3°C).
- Measurements of the tensile stress - strain at 100% and at 300% according to ISO 37: 2017.

The results of these tests will be appended to the initial Homologation Form and will serve as supplementary references in the event of post-homologation tests.

Furthermore, the CIK-FIA reserves the possibility of controlling, in accordance with the ISO 21461:2012 standard, the content of polycyclic-aromatic hydrocarbons (PAH) in extender oils used for the production of tyres; application of directive 2005/69/EC.

31.8) Testing Method for Tyre Classification by wear life

The objective is to check the tyre type registered by the manufacturer at the time of homologation, by means of Track tests: 150 km for the Prime spec. and 250 km for the Option and Mini spec.

31.8.1) Track tests

Track tests will take place with all applicants together at the same venue at the same time.
The choice of the track for testing will be made by the CIK-FIA at least 6 months in advance of the official track tests.
In order to test with the largest possible number of chassis makes, we will be assisted by 10 teams/Manufacturers, each accompanied by 2 karts and 2 drivers.

These tests will take place further to the homologation inspection procedure (in October), over a session of 2 or 3 days.

The tests will take place according to the following plan:

Day 1: tests on the Option tyre, 250 km (each driver covering a session of 25 km with each of the tyres to be homologated)

Day 2: tests on the Prime tyre, 150 km (each driver covering a session of 15 km with each of the tyres to be homologated)

Day 3: tests on the Mini tyre, 250 km (each driver covering a session of 15 km with each of the tyres to be homologated)

Precise information must be declared by each team/chassis manufacturer assisting the CIK-FIA during the tests as follows:

- 1) Manufacturer: Make:
- 2) Team:
- 3) OK/KZ/Mini chassis homologation number:/CH/...
- 4) Type of rear shaft used on the kart:N/mm2
- 5) Camber angle used on the kart:°

The type of rims used will be specified by the CIK-FIA in order to allow complete wheels to be switched between the different teams/manufacturers.

Choice of exchanging LH wheels and RH wheels between sessions, may be decided by each tyre manufacturer.

Limits on degradation and/or judgement on the carcass to establish the wear life will be made by the Group of specialist tyre manufacturers.

The tests will be stopped after 150 km for the Prime spec. and 250 km for the Option and Mini spec., or earlier if the Group so decides.

The total cost of all the services (equipment, mechanics, hotel for the chassis supplier; track fee, CIK-FIA expenses, ...) will be divided between all tyre manufacturers according to the number of tyres model tested.

31.8.2) Résultats

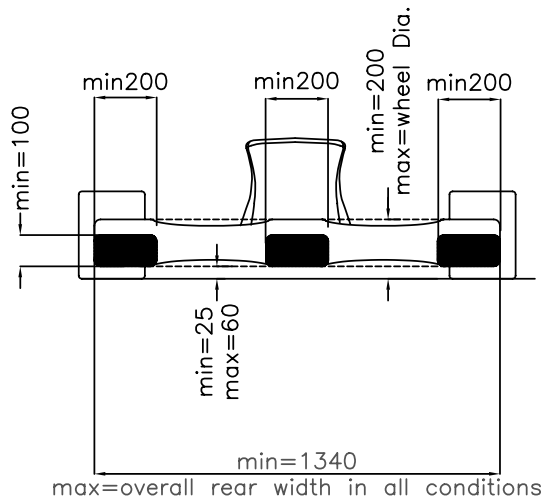
Les résultats des tests sur piste seront définis ainsi :


- 1) Si un pneu Prime est toujours en état après 150 km, nous arrêtons le test sur piste et sa classification Prime sera confirmée. Si un pneu Prime est usé (tissu de la carcasse visible), la CIK-FIA décidera de sa classification.
- 2) Si un pneu Option est toujours en état après 250 km, nous arrêtons le test sur piste et sa classification Option sera confirmée. Si un pneu Option est usé (tissu de la carcasse visible), la CIK-FIA décidera de sa classification.
- 3) Si un pneu Mini est toujours en état après 250 km, nous arrêtons le test sur piste et sa classification Mini sera confirmée. Si un pneu Mini est usé (tissu de la carcasse visible), la CIK-FIA décidera de sa classification.

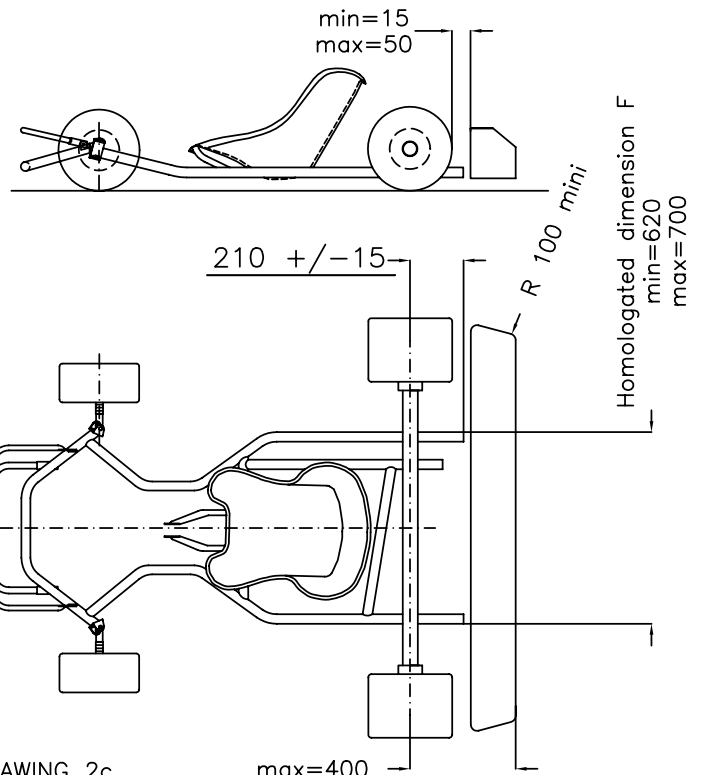
31.8.2) Results

The results of the track test will be defined as follows:

- 1) If a Prime tyre is still okay after 150 km, we will stop the track test, and classification Prime will be confirmed. If a Prime tyre wears out (cord material visible), the CIK-FIA will decide its classification.*
- 2) If an Option tyre is still okay after 250 km, we will stop the track test, and classification Option will be confirmed. If an Option tyre wears out (cord material visible), the CIK-FIA will decide its classification.*
- 3) If a Mini tyre is still okay after 250 km, we will stop the track test, and Mini classification will be confirmed. If a Mini tyre wears out (cord material visible), the CIK-FIA will decide its classification.*



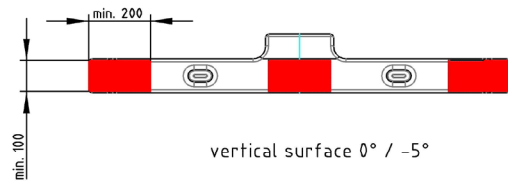
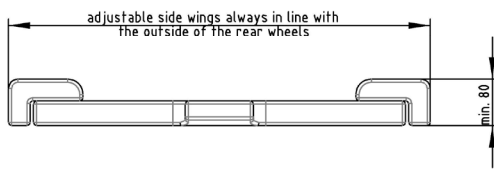
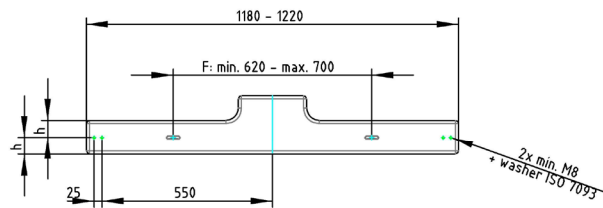
 Vertical surface 0'/-5'



DRAWING 2c
REAR PROTECTION 2006

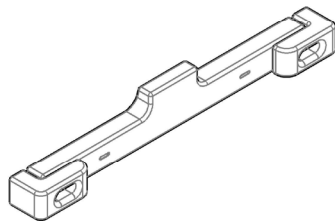
* Dimensions in mm

20.10.2006



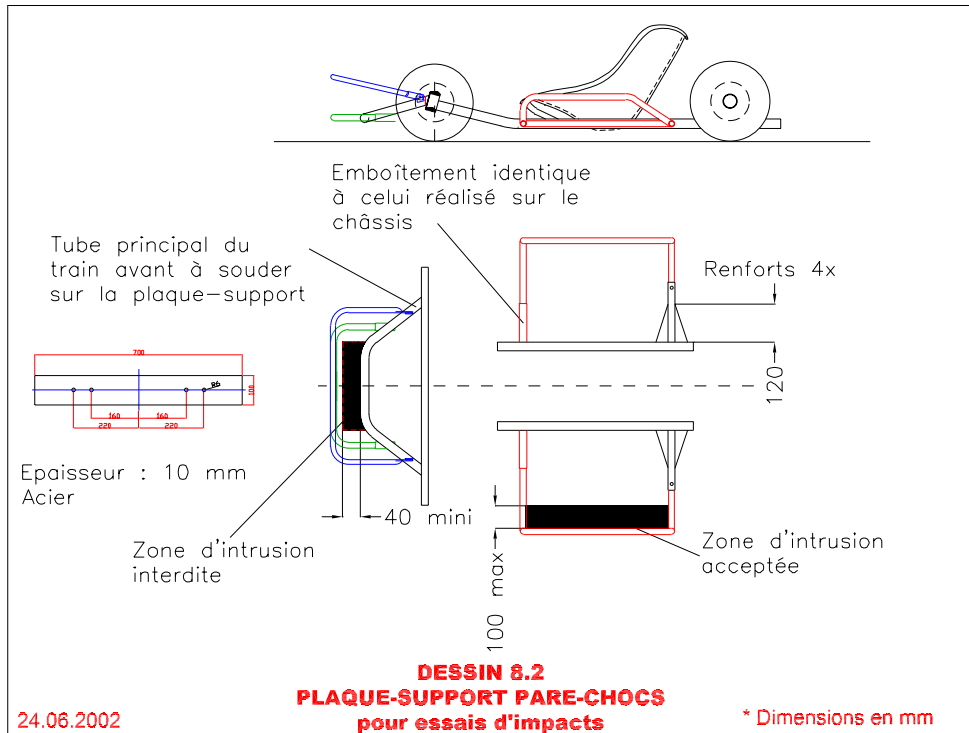
vertical surface 0° / -5°

all Dimensions in mm

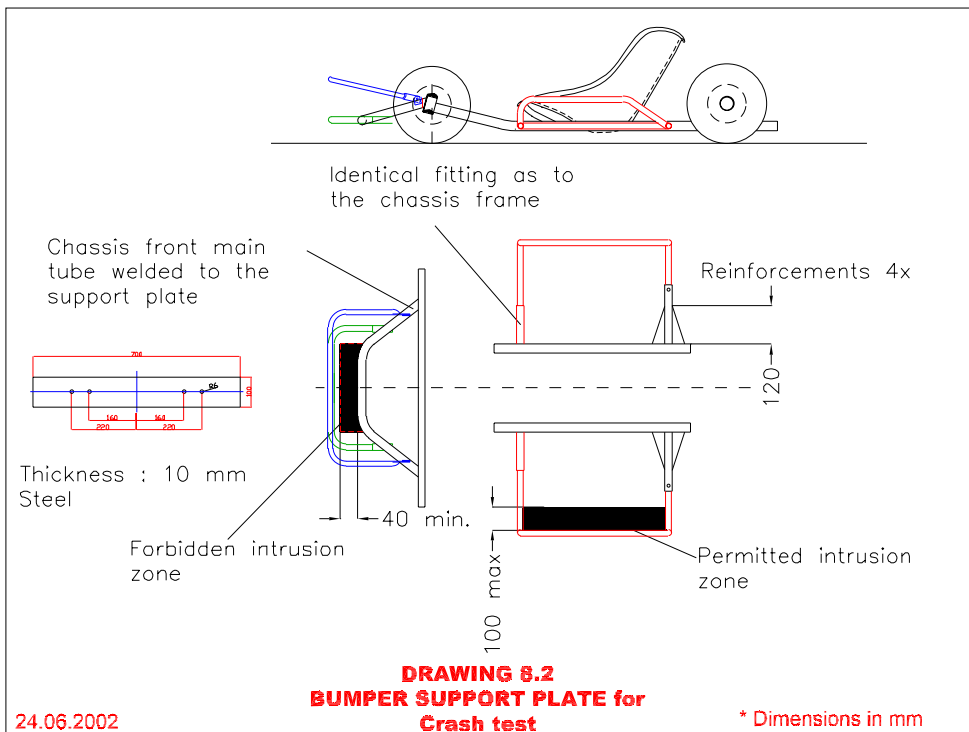


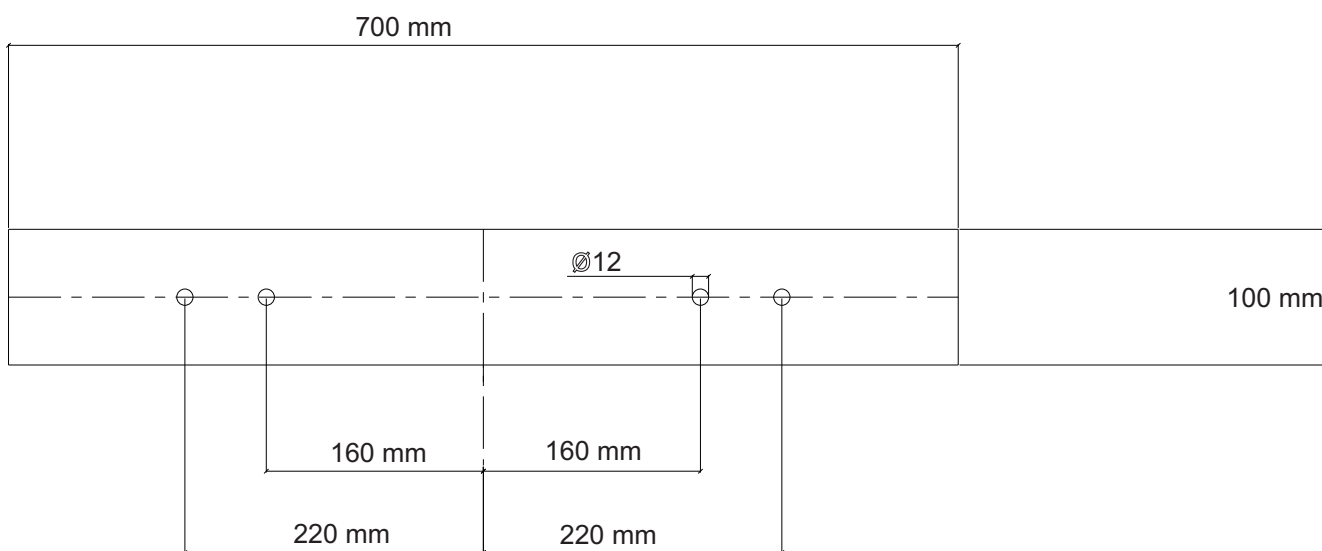
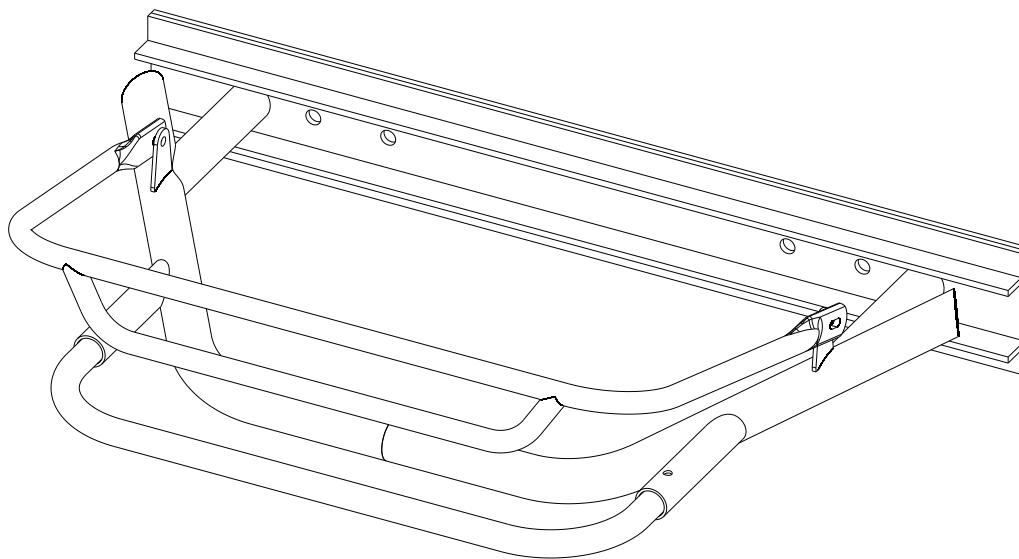
Rear wheel protection 2022

Dessin 8.2 : Plaque de support pare-chocs pour essais d'impacts



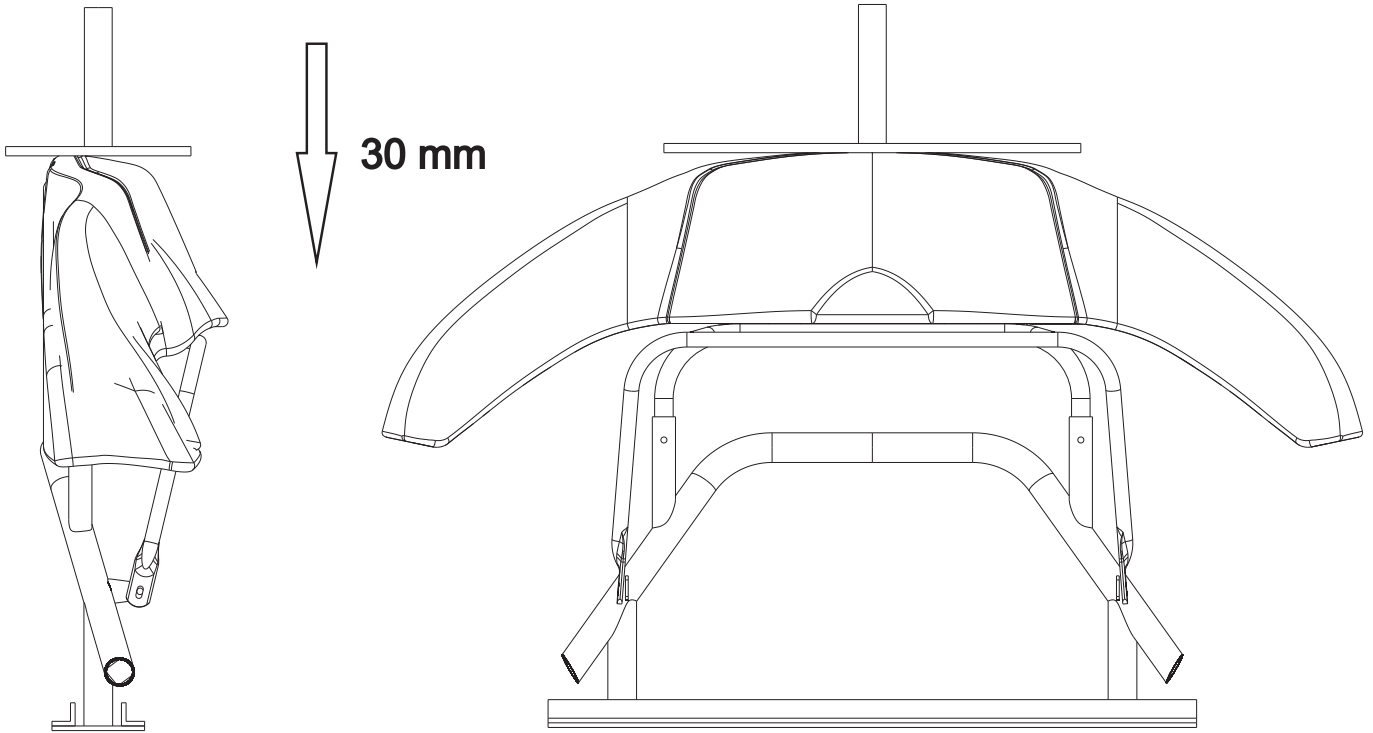
Drawing 8.2 : Bumper support plate for crash test





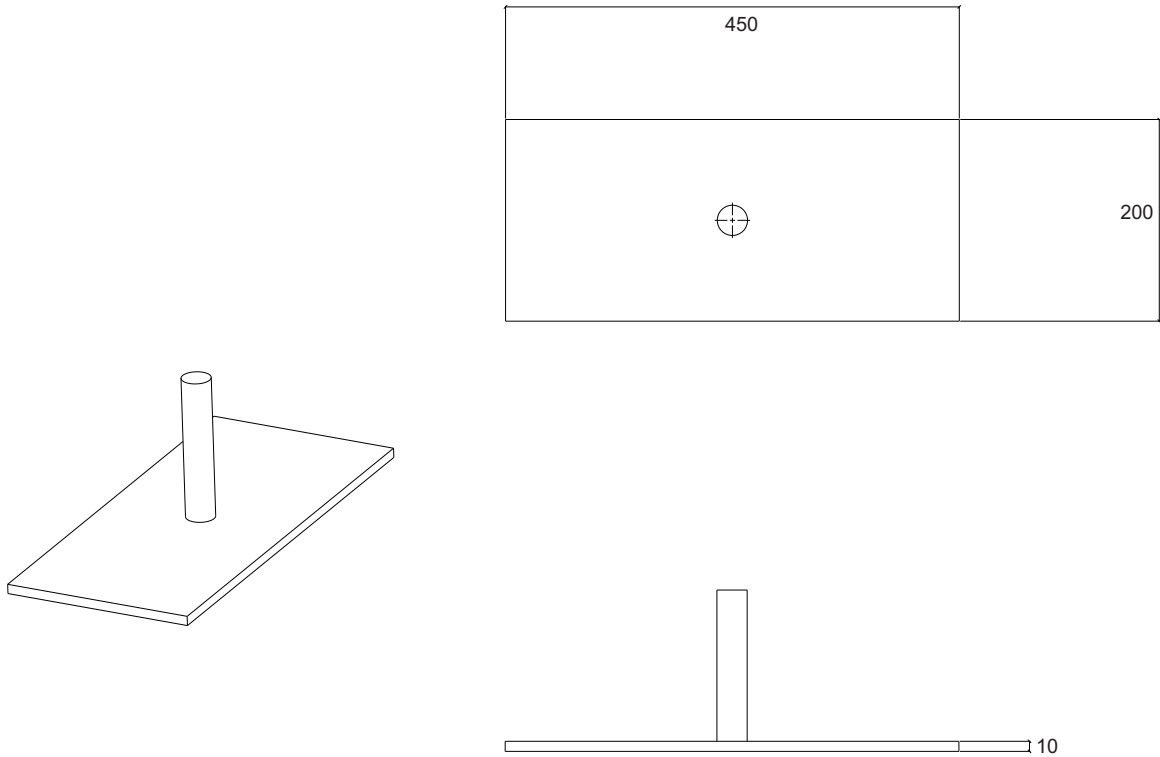
Dessin 8.2.0.a : Essais de poussée verticale
Carénage avant

Drawing 8.2.0.a: Vertical push-tests
Front fairing



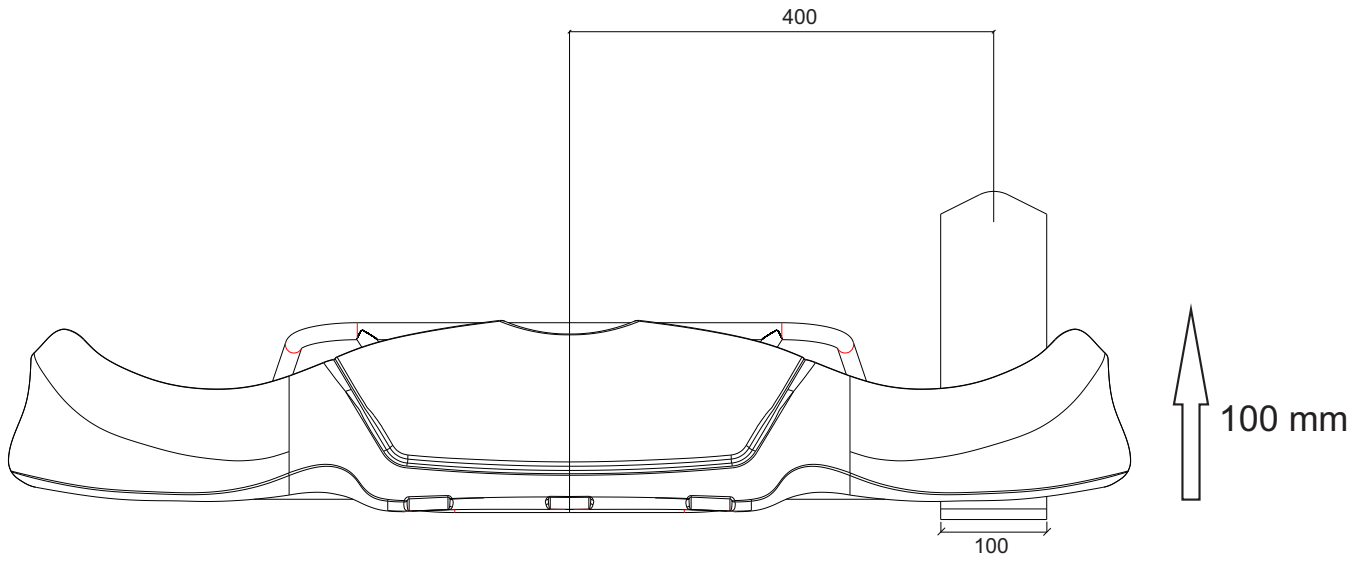
Dessin 8.2.0.a : Plaque pour essais de poussée verticale
Carénage avant

Drawing 8.2.0.a: Plate for vertical push-tests
Front fairing



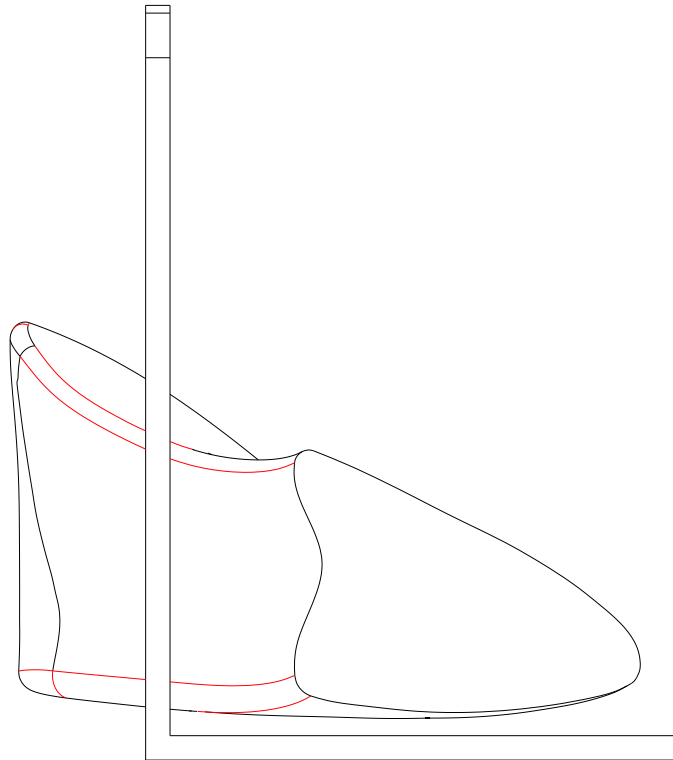
Dessin 8.2.0.b : Vue de face des Essais d'Arrachage
Carénage avant

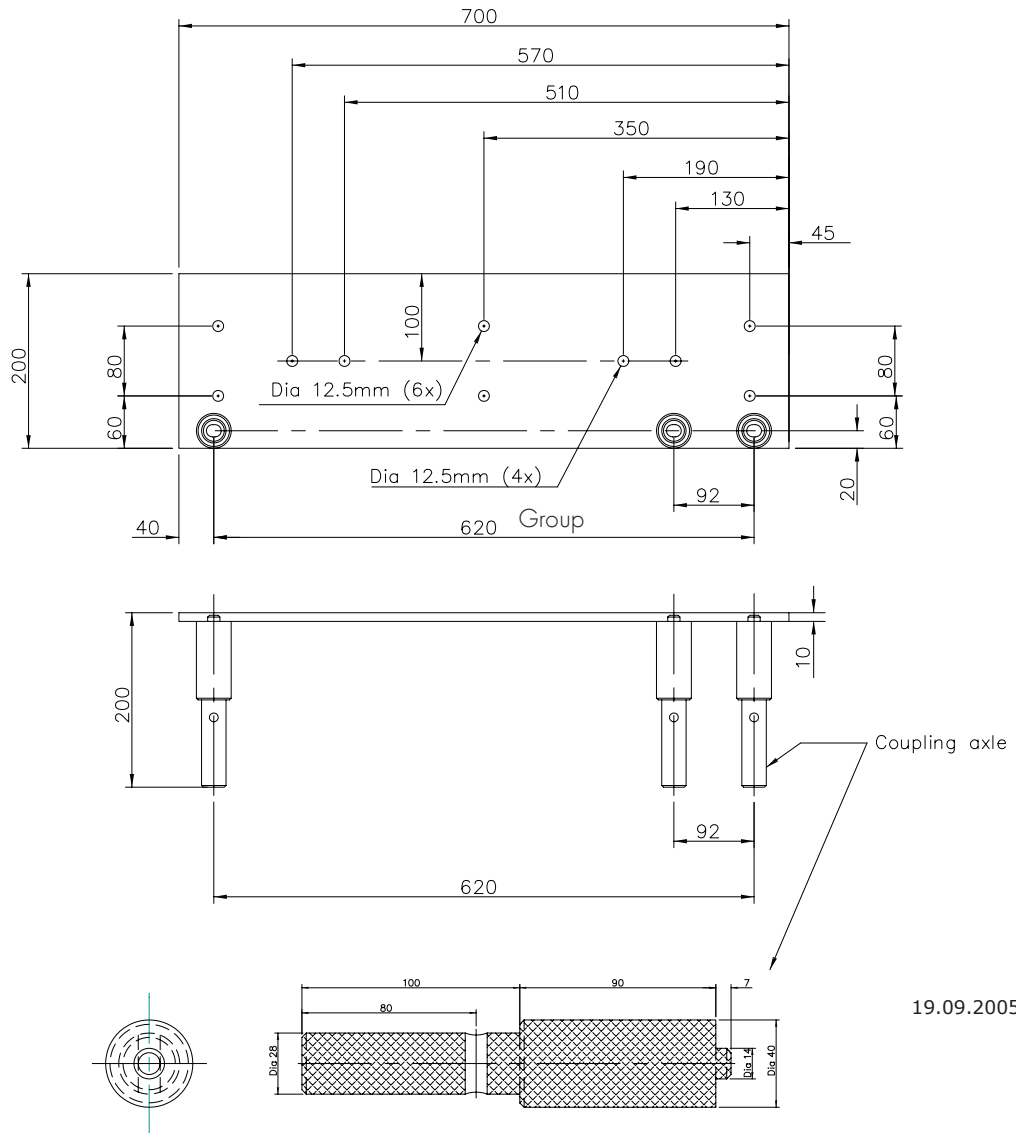
Drawing 8.2.0.b: Front view Tear-Off-Tests
Front fairing



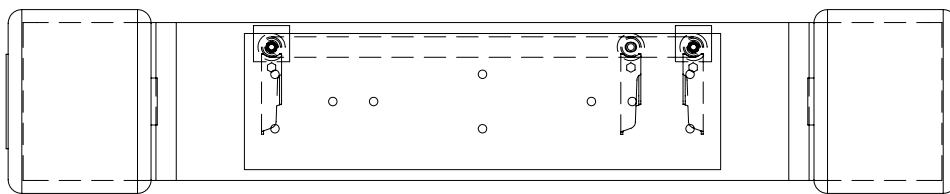
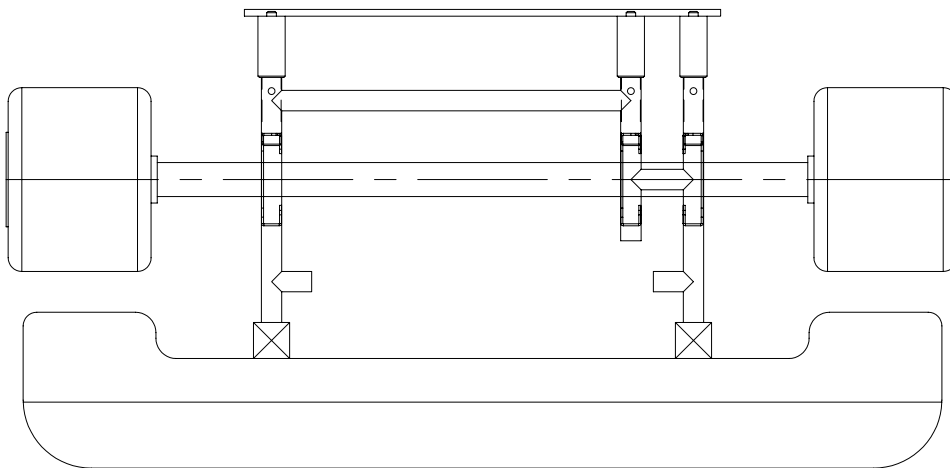
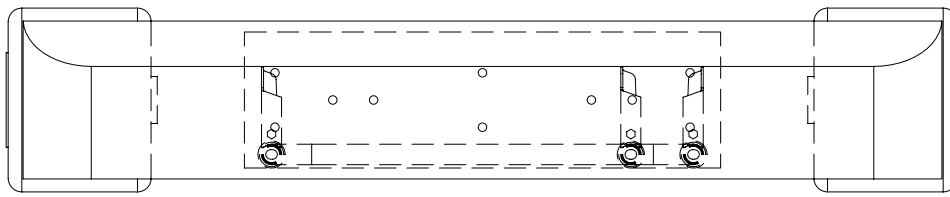
Dessin 8.2.0.b : Vue latérale des Essais d'Arrachage
Carénage avant

Drawing 8.2.0.b: Side view Tear-Off-Tests
Front fairing



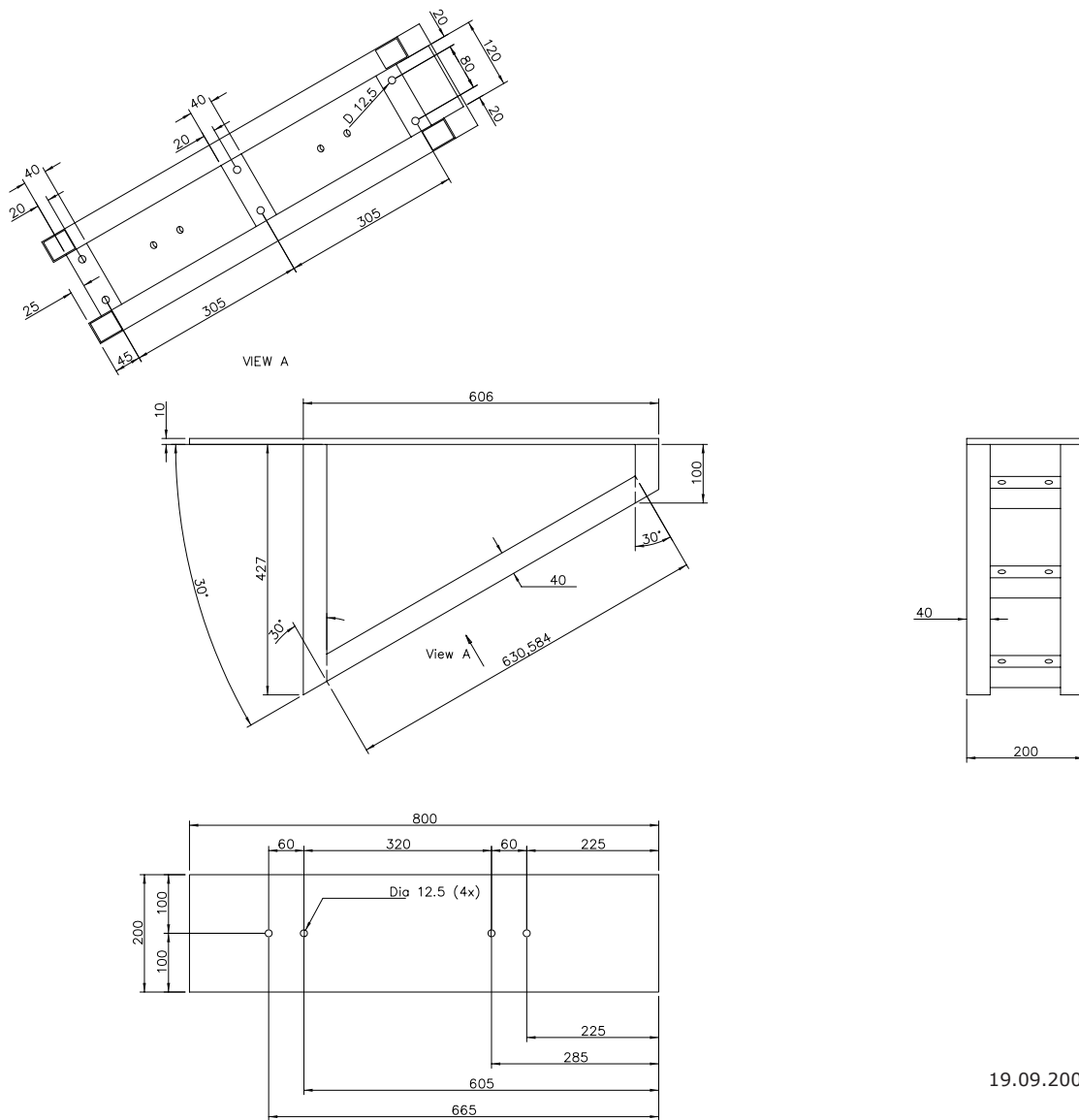


19.09.2005

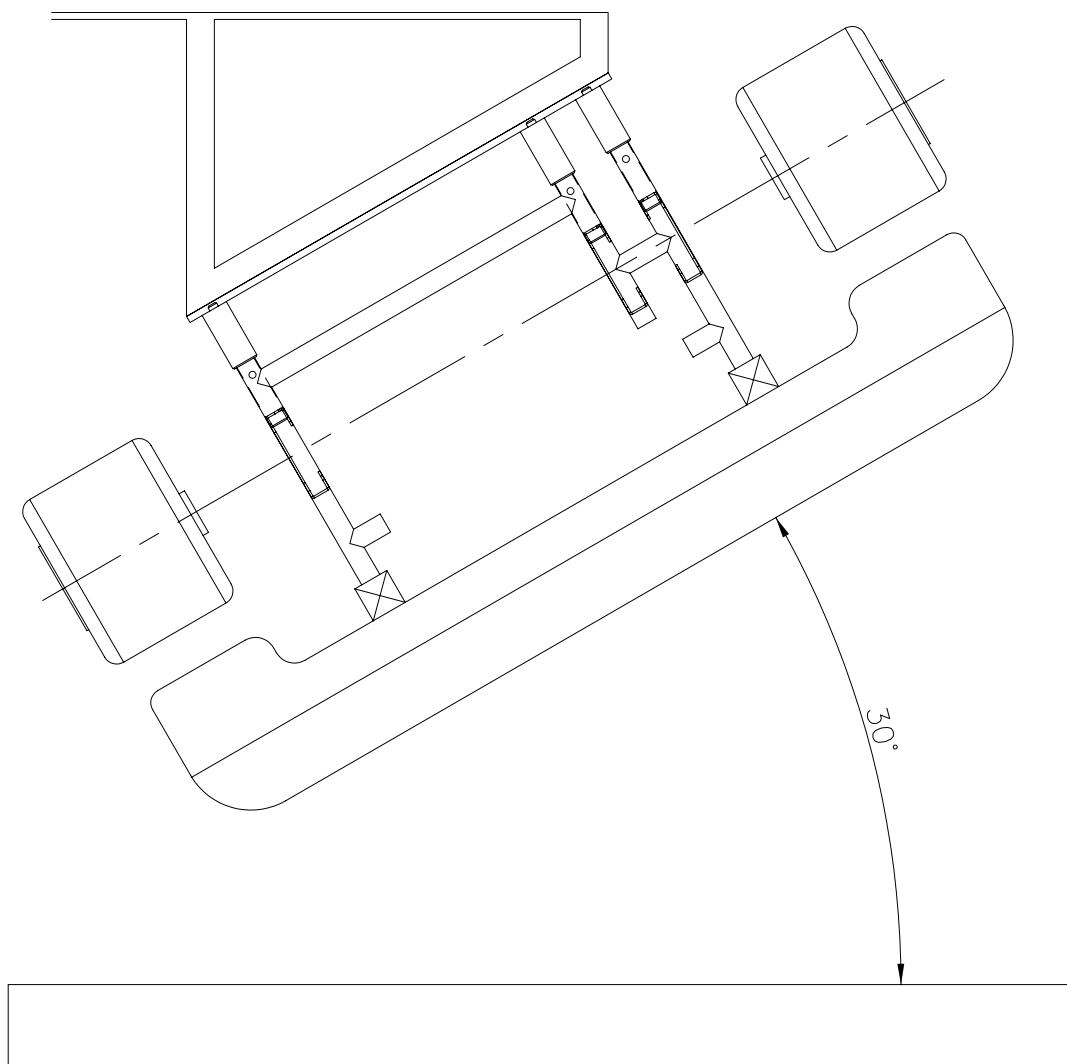


19.09.2005

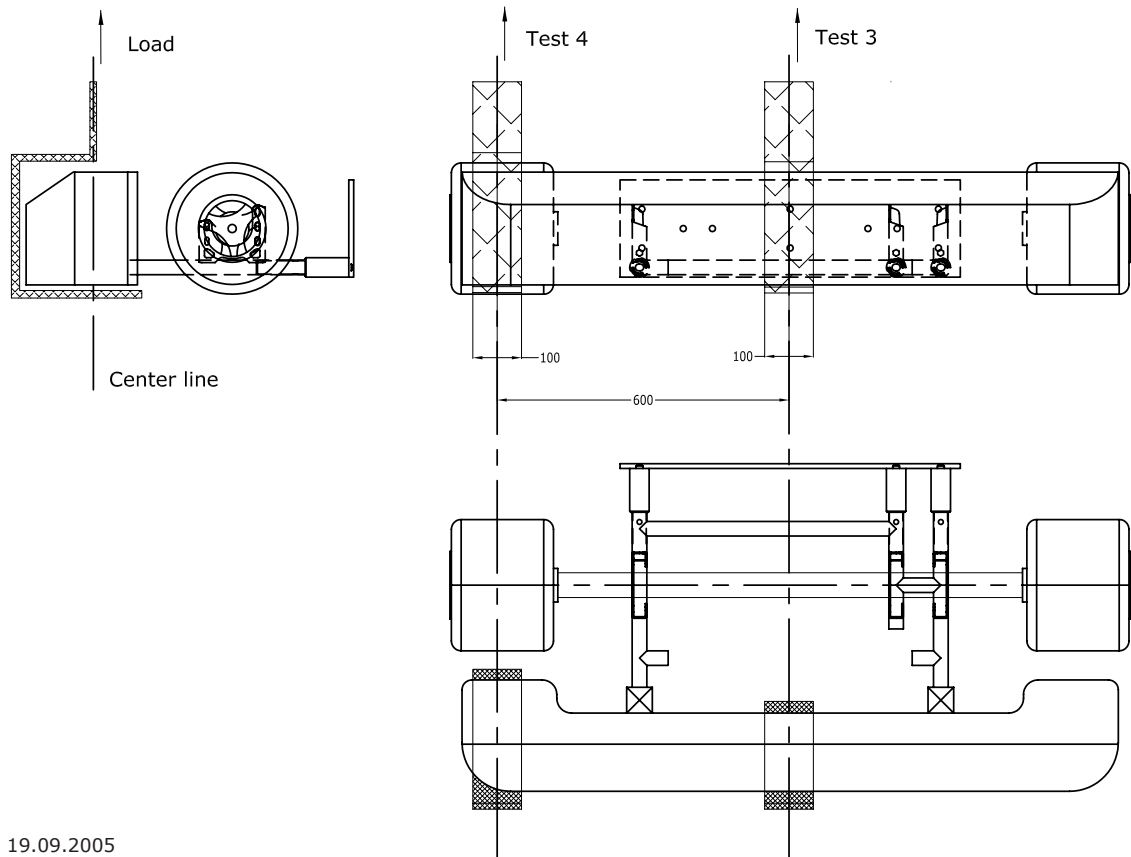
Diamètre ext. des tubes principaux Ext. diameter of the main tubes	32 mm	Moyeu en aluminium Aluminium hub	50-100
Epaisseur des tubes principaux Thickness of the main tubes	2 mm	Jante en aluminium Aluminium rim	210
Diamètre de l'arbre arrière Rear shaft diameter	50 mm	Pression du pneu Tyre pressure	0.8 bar
Epaisseur de l'arbre arrière Rear shaft thickness	2 mm	Pneu Tyre	Bridgestone SL 7.10



19.09.2005

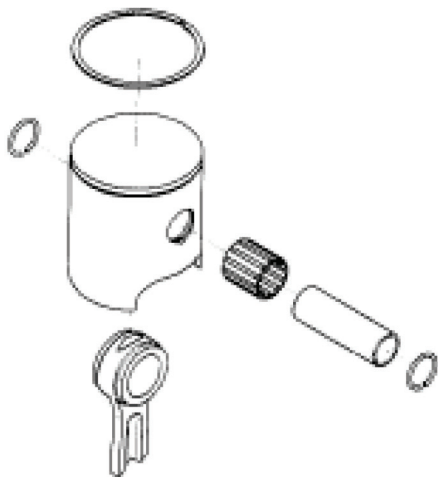


19.09.2005

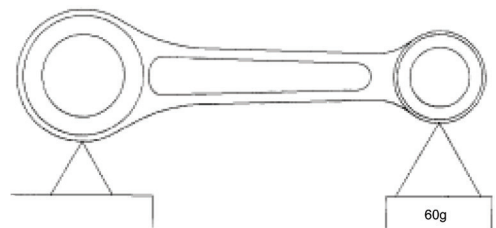


19.09.2005

Dessin / Drawing 8.4a:
Éléments considérés pour la masse alternative
Elements considered for the alternative mass

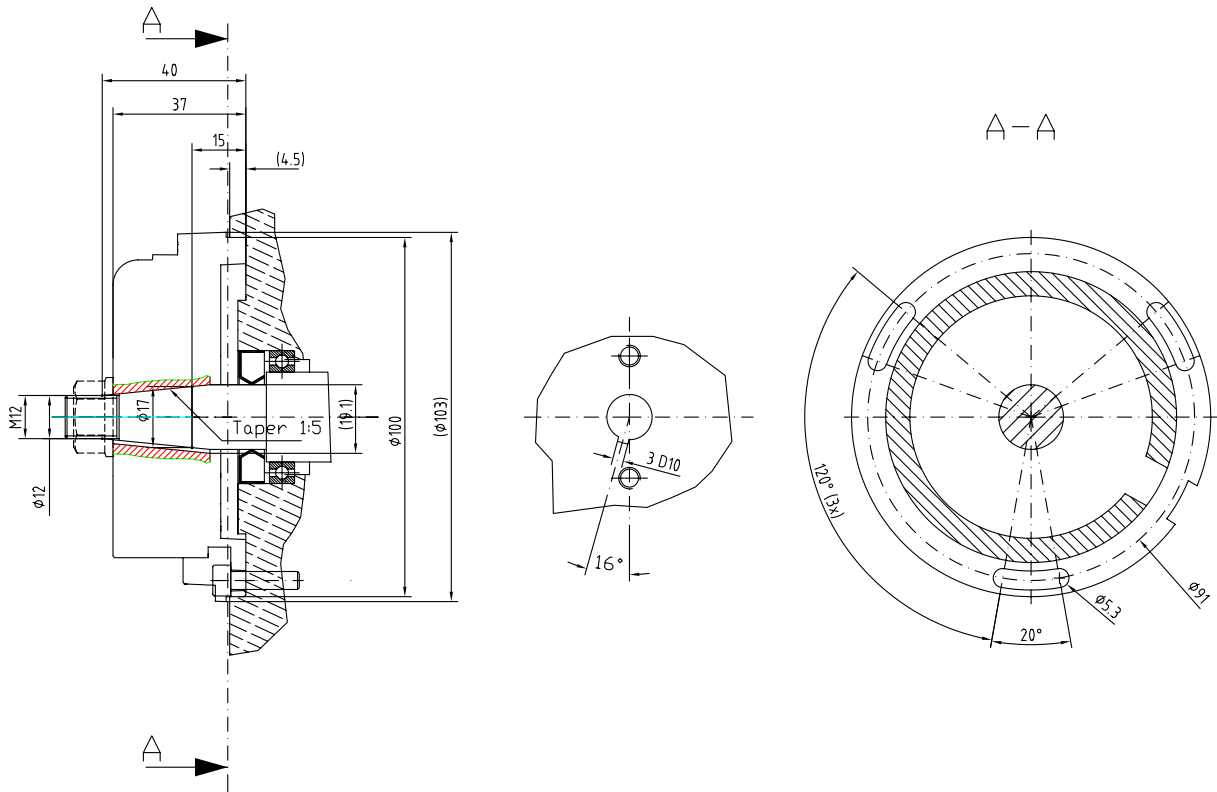


Dessin / Drawing 8.4b:
Détermination de la masse de balancement
Determination of the balancing mass



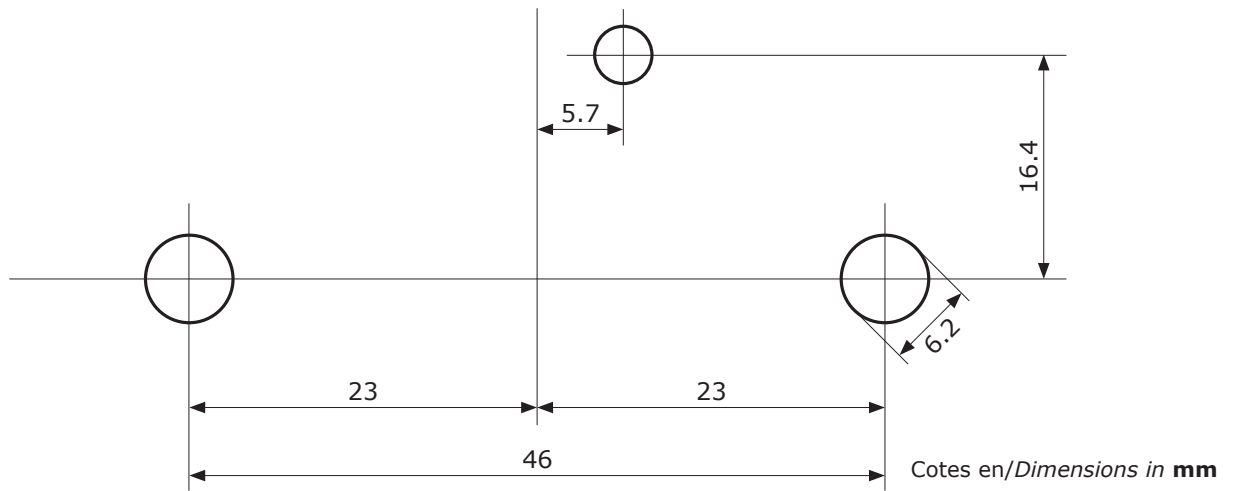
Dessin 8.5 : Schéma de principe avec dimensions obligatoires pour la fixation du rotor et du stator des allumages homologués en OK et OK-Junior

Drawing 8.5: Diagram with mandatory dimensions for the attachment of the rotor and stator of ignitions homologated for OK and OK-Junior



Dessin 8.6a : Dimensions pour la fixation du carburateur et de la prise de dépression en OK et OK-Junior – vue de la face arrière du carburateur

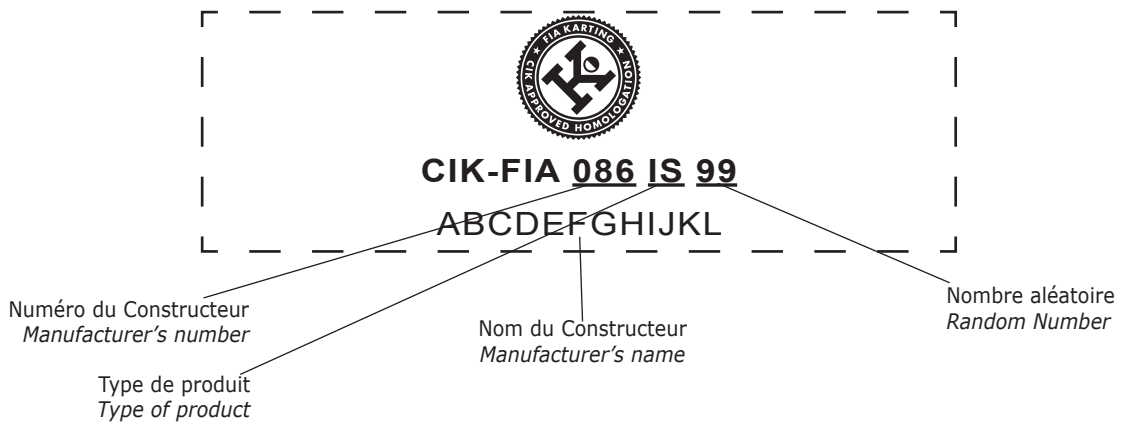
Drawing 8.6a: Dimensions for the attachment of the carburettor and of the breather in OK and OK-Junior – view from the rear side of the carburettor

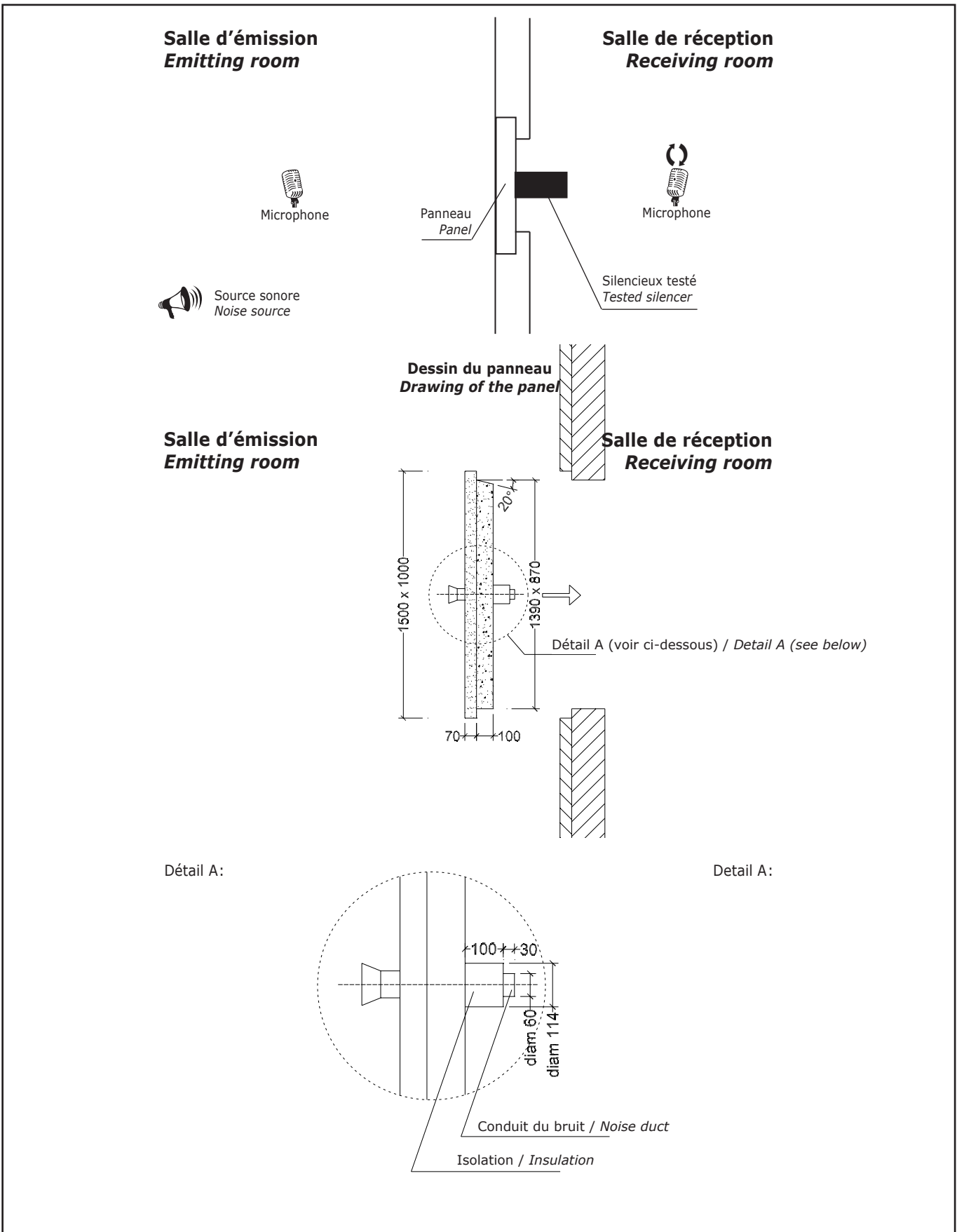


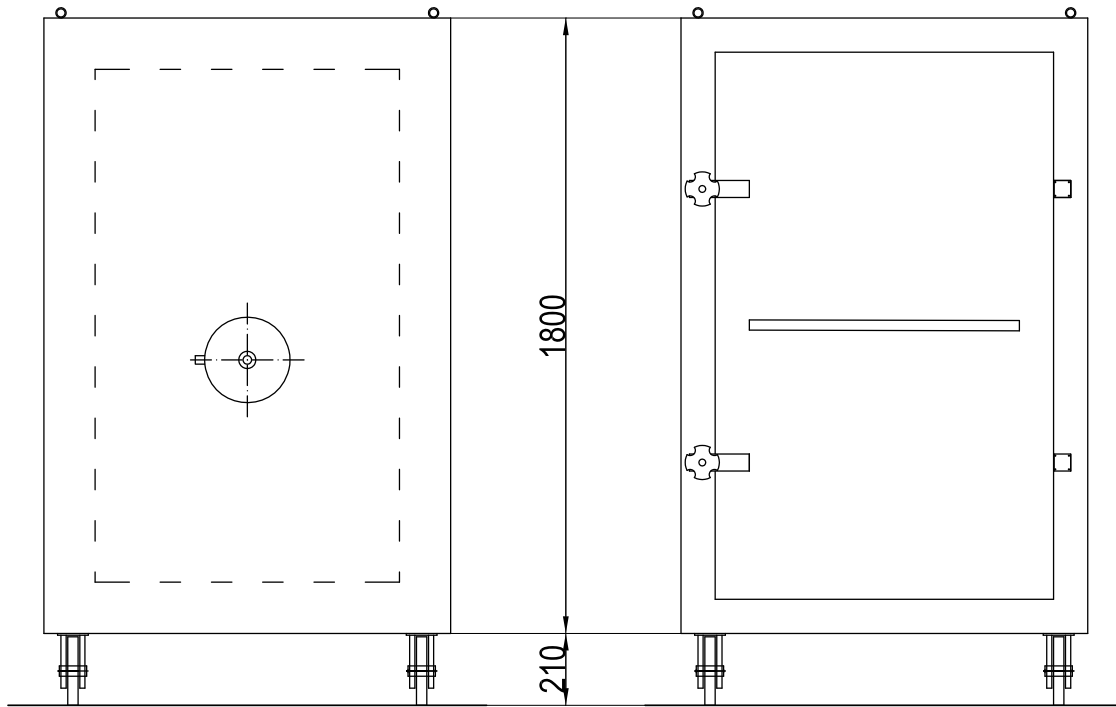
8.8a : Pictogramme pour Silencieux d'Aspiration

8.8a: Pictograph for Intake silencer

Fig. 1 : Label d'Homologation
Fig. 1 : Homologation Label

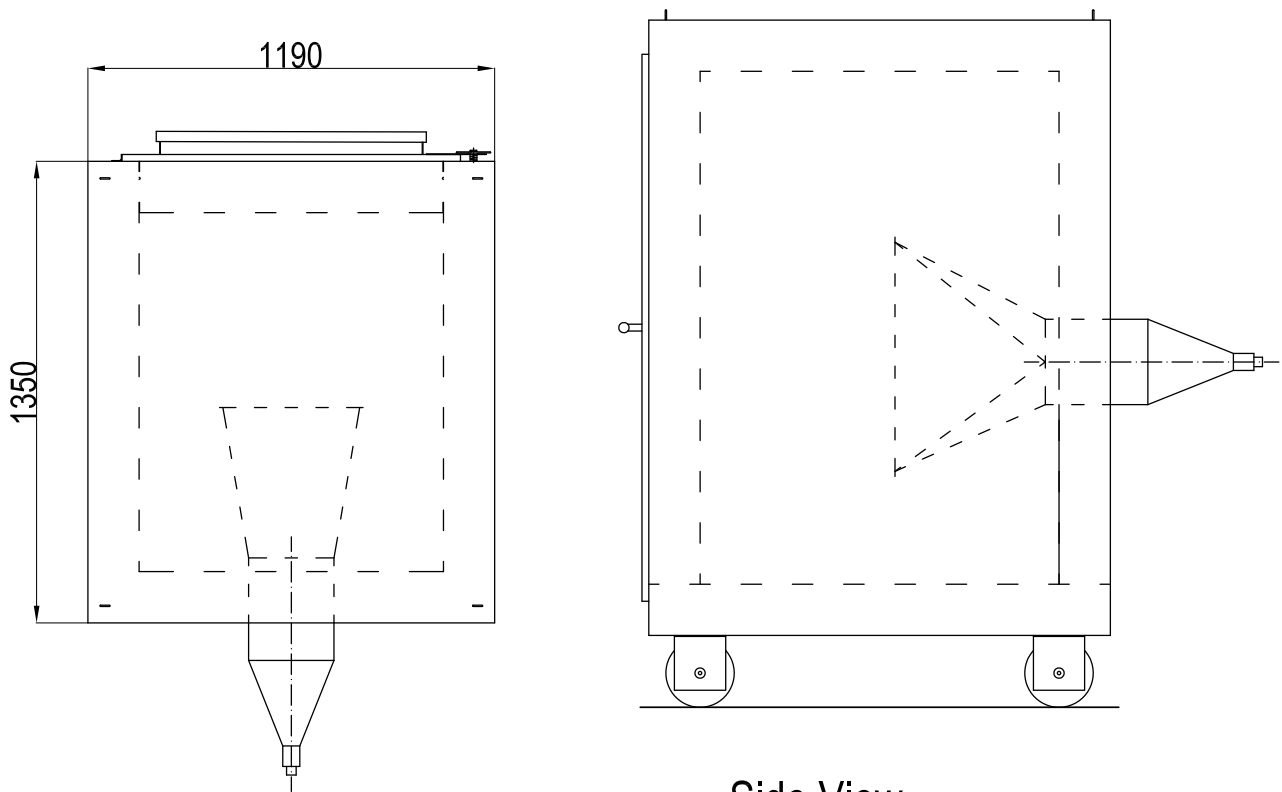






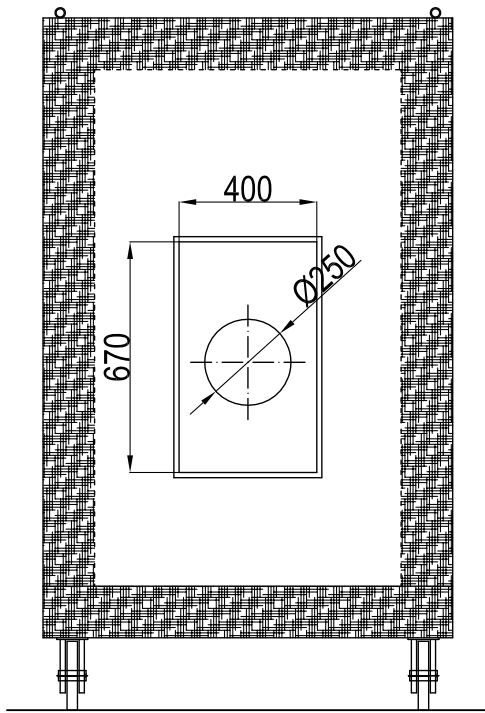
Front View

Rear View

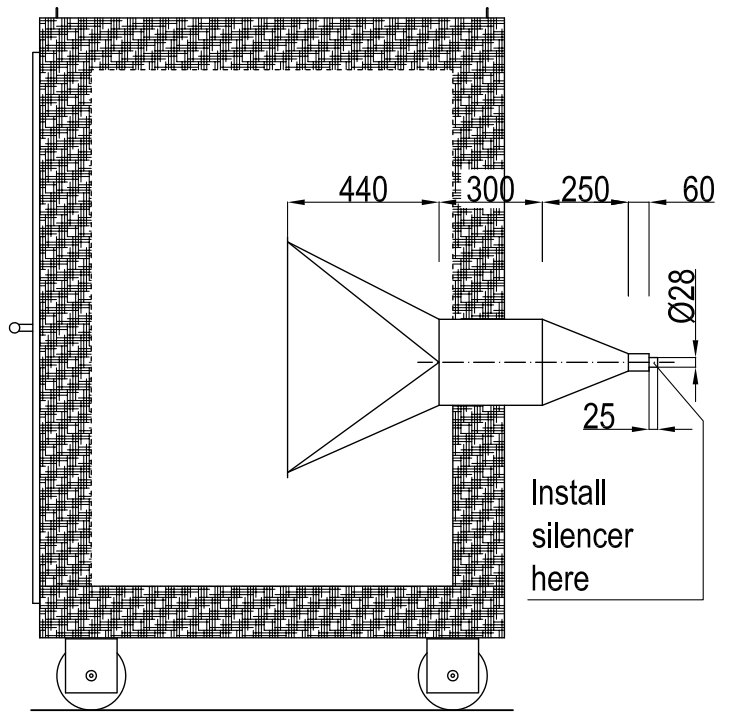


Top View

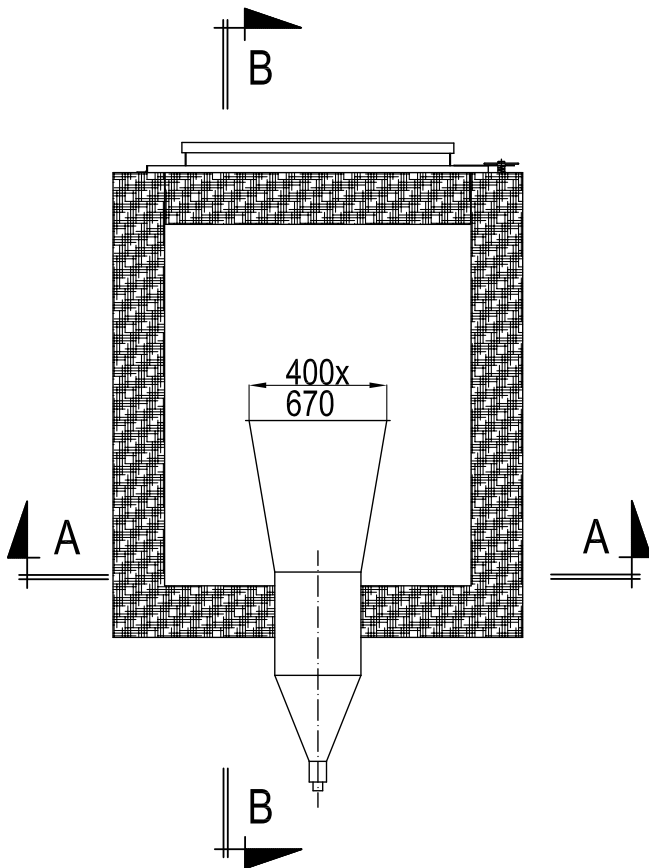
Side View

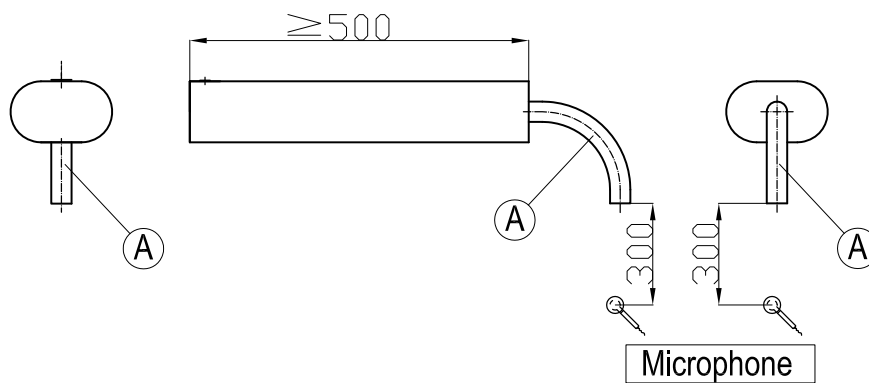
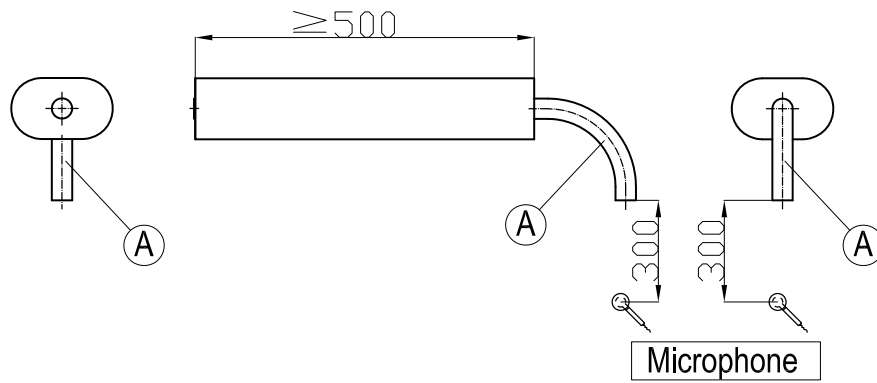
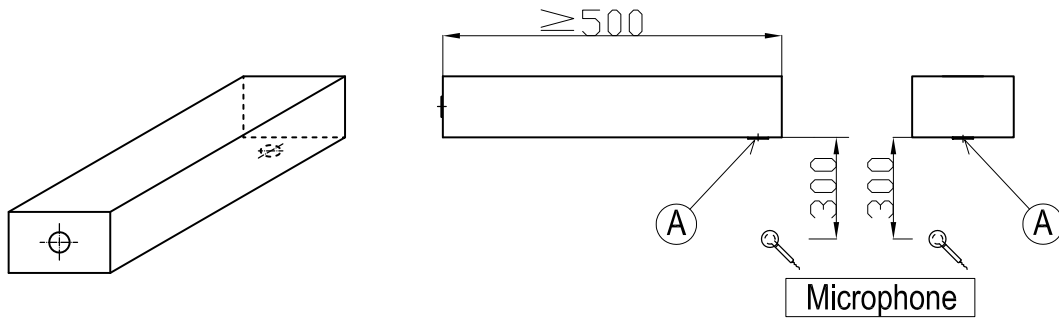


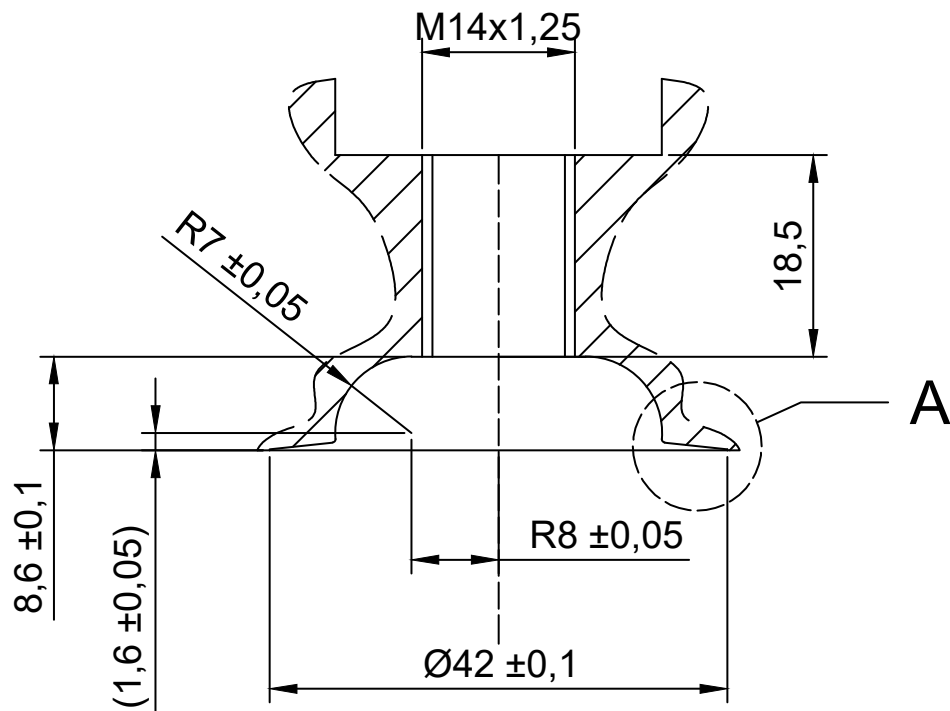
SEZ. AA



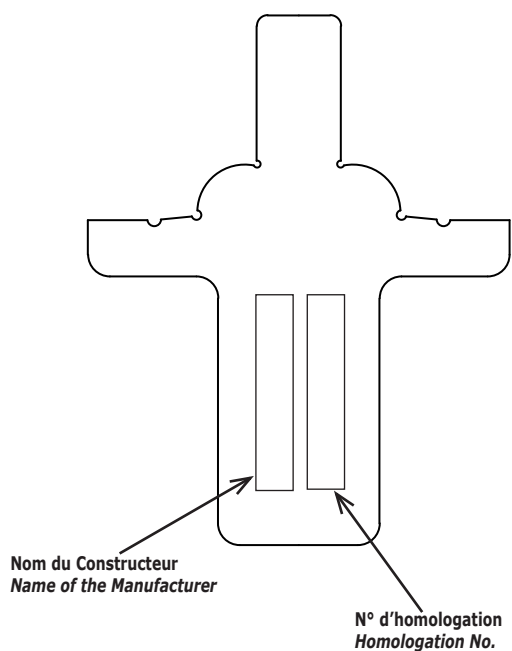
SEZ. BB







Cotes en mm
Dimensions in mm



View A

