

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

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

Application : **01/01/2017**
Publié le **22/07/2016**

Implementation: **01/01/2017**
Published on **22/07/2016**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION REGULATIONS

8.2.1) Carrosseries et pare-chocs

Toute la carrosserie doit être en plastique. Les structures de la protection arrière, des carrosseries latérales (gauche et droite) et du carénage avant doivent être réalisées par soufflage.

Toutes les carrosseries feront l'objet d'une homologation, soit par le Constructeur soit par un Fabricant reconnu par la CIK-FIA. Elles devront avoir été testées avec les pare-chocs (supports de carrosserie) décrits sur la Fiche d'Homologation.

Elles devront être décrites dans un catalogue du Constructeur ou du Fabricant 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.

Une session d'homologation a lieu tous les 3 ans. Les demandes H1 doivent parvenir à la CIK-FIA via l'ASN selon le calendrier d'homologation en vigueur.

La validité de l'homologation sera effective à compter du 1^{er} janvier suivant et pour une durée de 6 ans.

Il n'y aura aucune possibilité d'inspection retardée.

Aucune Extension d'homologation ne sera admise.

Pour les carrosseries: quantité minimum pour chaque ensemble: 75 kits.

Pour les kits de 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: 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 Technique: Article 2.5-Pare-chocs.

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.

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 devra être bien visible 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.

8.2.1) Bodywork and Bumpers

All bodywork will be made of plastic. The structure of rear protection, the side bodywork (left & right) and the front fairing must be produced by "plastic air-blow moulded".

All bodywork shall be the subject of a homologation, either by the Manufacturer or by a Manufacturer recognised by the CIK-FIA. They shall have been tested together with the bumpers (bodywork supports) described in the Homologation Form.

They shall be described in the Manufacturer's or 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 established by the CIK-FIA.

There is one homologation session every 3 years. H1 applications must reach the CIK-FIA via the ASN according to the calendar of homologation procedure in force.

The validity of the homologation will come into effect as from the following 1st January and for a duration of 6 years.

It will not be possible to have a late inspection.

No homologation Extensions will be allowed.

For bodywork: minimum quantity for each unit: 75 kits.

For bodywork kits comprising two side boxes, a front fairing, a front fairing mounting kit and a front panel, the regulations will be based on the 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 Technical Regulations: Article 2.5 - Bumpers.

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

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 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.

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2017**
Publié le **22/07/2016**

Implementation: **01/01/2017**
Published on **22/07/2016**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION REGULATIONS

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. - Dr Ing. Francesco BALLABIO
Viale Lombardia 20
ITA-20021 BOLLATE (MI)
Tél. : +39 02 38 33 01, Fax: 39 02 350 39 40
Courriel: FrancescoBallabio@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
Courriel: 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:

- 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).
- 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.

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

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

These crash 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. - Dott. Ing. Francesco BALLABIO
Viale Lombardia 20
ITA-20021 BOLLATE (MI)
Tél. : +39 02 38 33 01, Fax: 39 02 350 39 40
E-mail: FrancescoBallabio@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

Crash tests of front and side bodywork and bumpers.

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

- The crash 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).
- The impact will be carried out perpendicular to the impact barrier, at 90°.
- The trolley mass on which is mounted the sample of bodywork & bumper to be subjected to the homologation tests will have a total mass within the range of 200 to 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 crash 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 crash test recording.
- Dynamic residual intrusion shall be measured on conclusion of the crash test.
- Limits imposed for the homologation:
* Deceleration limits for frontal crash tests: maximum peak deceleration: 15 g.

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = texte barré

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2017**
Publié le **22/07/2016**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **01/01/2017**
Published on **22/07/2016**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION REGULATIONS

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

8.2.1 A) 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 and 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 le dessin 8.2.0.b.

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

Il y aura deux configurations de charge : essai en biais 400 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 450 N sur un déplacement maximum de 100 mm.

8.2.1 B) 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

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 crash 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 from the bodywork-bumper unit.

8.2.1 A) 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.

Two loading configurations will be conducted: offset test 400 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 450 N within a displacement on 100 mm.

8.2.1 B) Description of Vertical Push Tests – Front Fairing

Homologation vertical push tests will be carried out by mounting the front fairing unit on a rigid

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2017**

Publié le **22/07/2016**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

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

Implementation: **01/01/2017**

Published on **22/07/2016**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION REGULATIONS

fixation rigide représentant les paramètres du kart tel qu'indiqué sur les dessins 8.2.0 and 8.2.0.a.

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.

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 200x450 mm plate with a thickness 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 on 30 mm at a speed of 100 mm/min.

DÉCISIONS DE LA FIA

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

DECISIONS OF THE FIA

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

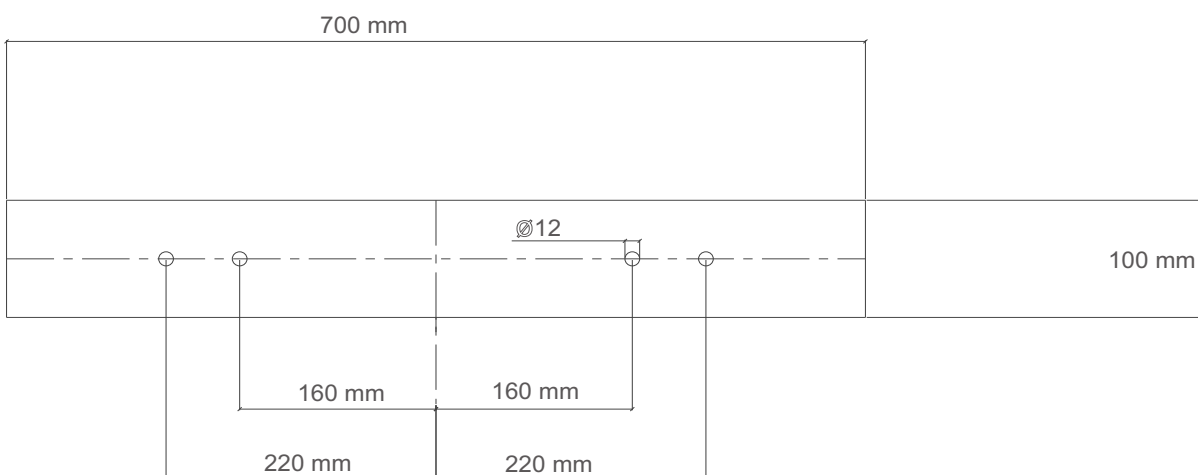
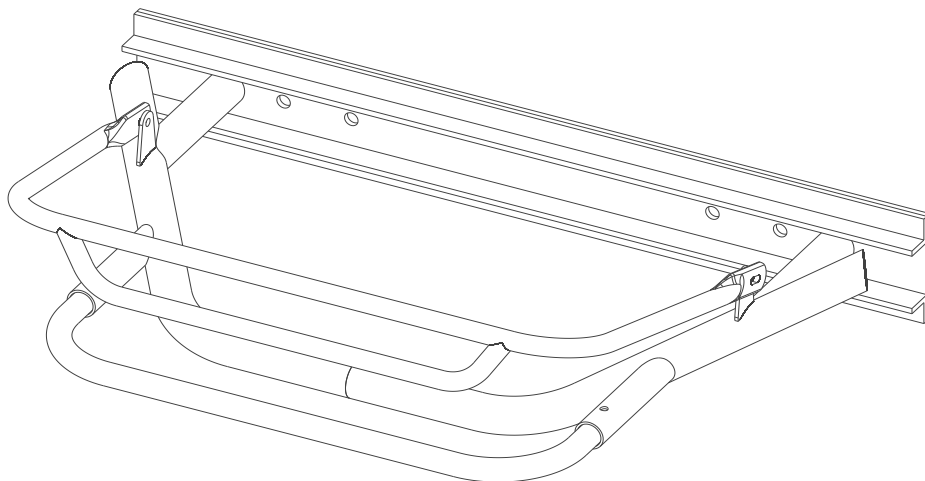
Application : **01/01/2017**
Publié le **22/07/2016**

Implementation: **01/01/2017**
Published on **22/07/2016**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION REGULATIONS

Dessin 8.2.0 : Plaque de support pare-chocs avant pour essais d'impacts

Drawing 8.2.0: Front bumper support plate for crash test



DÉCISIONS DE LA FIA

DECISIONS OF THE FIA

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

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

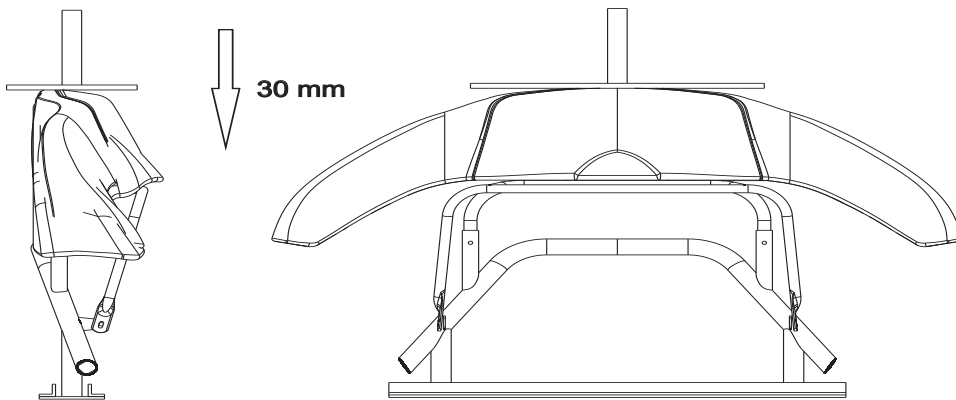
Application : **01/01/2017**
Publié le **22/07/2016**

Implementation: **01/01/2017**
Published on **22/07/2016**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION REGULATIONS

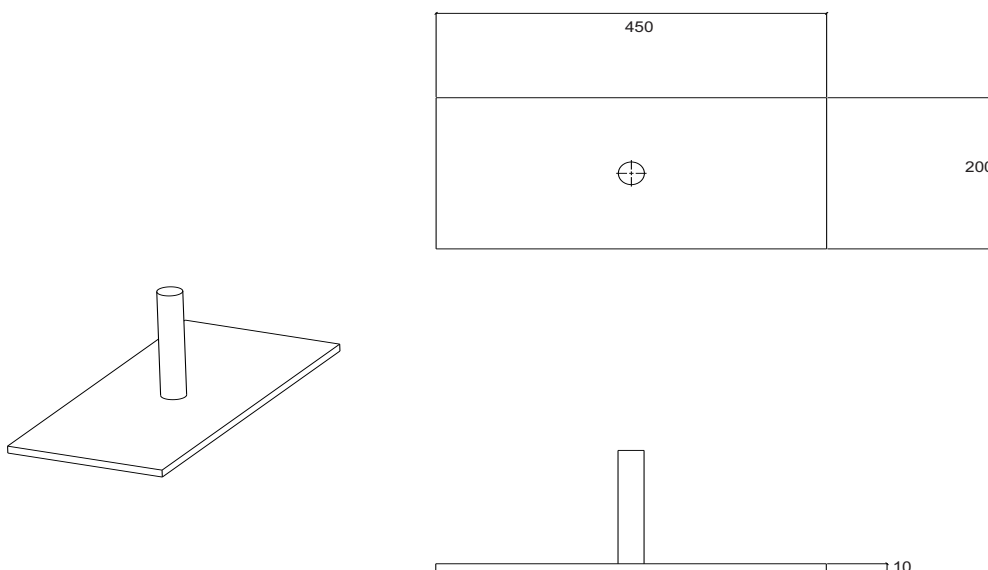
Dessin 8.2.0.a : Essais de poussée verticale -
carénage avant

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



DÉCISIONS DE LA FIA

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

DECISIONS OF THE FIA

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

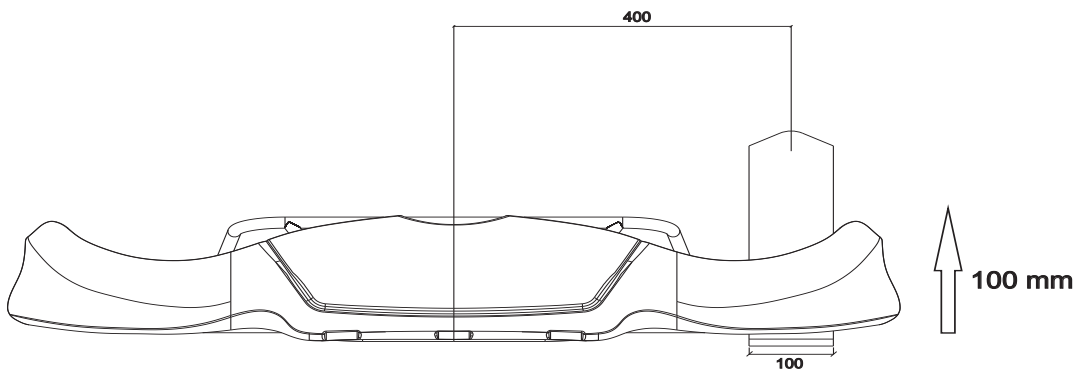
Application : **01/01/2017**
Publié le **22/07/2016**

Implementation: **01/01/2017**
Published on **22/07/2016**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION REGULATIONS

Dessin 8.2.0.b : Vue de face des Essais d'Arrachage

Drawing 8.2.0.b: Front view Tear-Off-Tests -
front fairing



Dessin 8.2.0.b : Vue latérale des Essais d'Arrachage

Drawing 8.2.0.b: Side view Tear-Off-Tests -
front fairing

