

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 : **immédiate**
Publié le **20/03/2012**

Implementation: **immediate**
Published on **20/03/2012**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION HOMOLOGATION REGULATIONS

Article 5b Prolongation d'Homologation

5b.1) Un Constructeur aura éventuellement la possibilité de faire prolonger par la CIK-FIA une homologation en cours de validité et arrivant à échéance, sous réserve de respecter le Règlement Technique et les conditions suivantes:

5b.2) La demande de Prolongation d'Homologation doit être faite sur un formulaire établi par la CIK-FIA.

5b.3) La liste ci-après indique les Prolongations autorisées :

Matériel autorisées	Nombre de Prolongations
Châssis	1
Carrosseries	1
Freins	1
Moteurs	1
Allumage	1

5b.4) Toute demande de Prolongation devra être adressée avant le 1 août de la dernière année de validité en cours au Secrétariat de la CIK-FIA, c/o Fédération Internationale de l'Automobile FIA, Chemin de Blandonnet 2, CH-1215 Genève 15, Suisse, par l'ASN du Constructeur.

5b.5) En cas d'acceptation de la demande de Prolongation, la Fiche d'Homologation et le numéro d'homologation dans leurs états originels, seront repris dans un tableau publié par la CIK-FIA, récapitulant le matériel pour lequel l'homologation est prolongée.

5b.6) Les frais afférents à la demande de Prolongation d'Homologation sont fixés par l'ASN. Ces frais sont à la charge du Constructeur. La CIK-FIA facturera ensuite les droits de Prolongation d'Homologation à l'ASN.

Article 5b Homologation Prolongation

5b.1) A Manufacturer may have the possibility of asking the CIK-FIA to extend a valid homologation about to expire, subject to complying with the Technical Regulations and meeting the following conditions:

5b.2) The Homologation Prolongation application shall be made on a form established by the CIK-FIA.

5b.3) The following list indicates permitted Prolongations:

Equipment Prolongations	Number of permitted
Chassis	1
Bodywork	1
Brakes	1
Engines	1
Ignition	1

5b.4) Any Prolongation application shall be sent prior to 1st August of the last year of validity to the Secretariat of the CIK-FIA, c/o Fédération Internationale de l'Automobile FIA, chemin de Blandonnet 2, CH-1215 Geneva 15, Switzerland, by the ASN of the Manufacturer.

5b.5) In case of acceptance of the Prolongation application, the Homologation Form and the homologation number in their original state will be listed and published by the CIK-FIA, recapitulating the equipment for which a Homologation Prolongation is granted.

5b.6) The expenses connected with Homologation Prolongation application are set out by the ASN. These expenses are charged to the Manufacturer. The CIK-FIA will subsequently invoice the Homologation Prolongation fee to the ASN.

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = texte barré

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **20/03/2012**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **20/03/2012**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION HOMOLOGATION REGULATIONS

8.5) ALLUMAGES

Pour l'allumage, la Fiche d'Homologation doit comporter les données suivantes:

- Photos, 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).**

100 unités doivent être présentées pour chacune des catégories.

Aucune Extension d'homologation ne sera admise.

Pour les allumages KF

Une demande H1 pour chaque type (catégorie) par modèle devra être établie, mais un seul droit d'homologation sera perçu par modèle.

Prescriptions techniques :

- 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.
- **La recharge de la batterie par le générateur du système d'allumage n'est pas obligatoire.**
- **L'énergie de la batterie peut être utilisée simultanément pour la mise en mouvement du démarreur et l'apport énergétique à la bobine.**
- **Il est défini un connecteur Tyco – Superseal entre l'ensemble rotor-bobine-boîtier et le châssis. Ce connecteur à 4 broches servira pour la connexion de : 1) la masse, 2) 12V, 3) interrupteur d'arrêt, 4) signal tours moteur.**
- **Voir Règlement Technique, Dessin Technique N°19.**

- **La déconnexion de ce connecteur, moteur tournant, ne doit pas altérer le fonctionnement de ce dernier.**

- **L'ensemble bobine – boîtier d'allumage peut être monobloc.**

- **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. Il doit avoir une couleur spécifique pour chacune des 3 catégories.

KF1 — rouge
KF2 — vert
KF3 — bleu

Pour les moteurs de base, l'allumage comportera le code F125, un code propre à chaque Motoriste (N° d'homologation moteur), et sera de couleur jaune.

8.6) CARBURATEURS

En KF3, KF2 et KF1, les carburateurs feront l'objet d'une

8.5) IGNITIONS

For ignition, the Homologation Form must comprise the following data:

- Photographs, 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).**

100 units must be submitted for each category.

No homologation Extensions will be allowed.

For KF ignitions

There must be an H1 application form for each type (category) per model, but only one homologation fee per model will be charged.

Technical prescriptions:

- 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.
- **Recharging the battery by means of the generator of the ignition system is not mandatory.**
- **The energy of the battery can be simultaneously used for the switching on of the starter and the energy supply to the coil.**
- **Definition of a Tyco – Superseal connector between the rotor-coil-casing unit and the chassis. This 4-pin connector will be used for the connection of: 1) the mass, 2) 12V, 3) switch-off device, 4) engine revs signal.**
- **See Technical Regulations, Technical Drawing No.19.**
- **Disconnecting this connector when the engine is running must not alter the functioning of the latter.**
- **The coil – ignition casing can be in one piece.**

- **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. It must have a specific colour for each of the 3 categories.

KF1 — red
KF2 — green
KF3 — blue.

For basic engines, the ignition shall comprise the F125 code, a code that is specific for each engine Manufacturer (engine homologation No.), and shall be yellow.

8.6) CARBURETTORS

In KF3, KF2 and KF1 the carburettors will be the subject of

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = texte barré

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **20/03/2012**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **20/03/2012**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION HOMOLOGATION REGULATIONS

8.8) SILENCIEUX D'ASPIRATION

Un silencieux d'aspiration homologué par la CIK-FIA, avec conduits de 30 mm maximum en KZ1, KZ2 et Intercontinental E et de 23 mm maximum pour toutes les autres catégories KF4, KF3, KF2 et KF1 est obligatoire, sauf en Superkart.

Aucune Extension d'homologation ne sera admise.

8.8.1 – GÉNÉRALITÉS

- 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).
- Les demandes d'homologation H1 ainsi que la Fiche officielle d'Homologation de la CIK-FIA, sont soumises à l'ASN; celle-ci transmet ensuite la demande à la CIK-FIA, accompagnée d'un rapport positif de test et de la Fiche d'Homologation portant son tampon.
- Les tests seront effectués par des laboratoires d'essais agréés par la CIK-FIA, conformément au Règlement d'Homologation de la CIK-FIA (voir Annexe 1).
- Seuls les Constructeurs reconnus par la CIK-FIA peuvent déposer une demande d'homologation auprès de leur ASN.
- Droits: les demandeurs auront à leur charge:
 - * les frais de tests (directement réglés au laboratoire de tests)
 - * le droit d'homologation CIK-FIA (facturé à l'ASN).
- Inscription sur une liste officielle d'homologation de la CIK-FIA.
- Durée de validité de l'homologation: 9 ans.
- Homologation tous les 3 ans en même temps que les moteurs.
- Quantité de pièces à présenter: 100.

8.8.2 – Conditions d'homologation

- 8.8.2.1 Les Constructeurs doivent soumettre une demande à leur ASN au moyen d'une fiche CIK-FIA accompagnée:
- du rapport de tests du laboratoire agréé par la CIK-FIA pour le test d'absorption du bruit,
 - du rapport de tests du laboratoire pour le test de filtration,
 - du règlement du droit d'homologation,
 - d'un modèle du silencieux d'aspiration.

8.8.2.2 Conformité aux prescriptions de construction (voir Annexe 1).

8.8.2.3 Succès aux procédures de tests (voir Annexe 1).

8.8.3 - Tests complémentaires réalisés sur les échantillons prélevés lors de l'inspection d'homologation

Lors de l'inspection d'homologation, l'Inspecteur prélèvera et plombra 3 silencieux d'aspiration pour chaque modèle et les fera envoyer par service rapide à la CIK-FIA.

La CIK-FIA fera réaliser sur 2 silencieux d'aspiration (le 3e étant conservé par la CIK-FIA) les contrôles suivants, dans le laboratoire reconnu :

- **Test d'absorption de bruit.**
- **Performance du filtre à air (selon la norme internationale ISO 5011:2000)**

8.8) INTAKE SILENCERS

An inlet silencer homologated by the CIK-FIA with ducts of 30 mm maximum in KZ1, KZ2 and Intercontinental E and of 23 mm maximum in all other categories KF4, KF3, KF2 and KF1 is mandatory, except in Superkart.

No homologation Extensions will be allowed.

8.8.1 – GENERAL

- 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).
- H1 homologation applications as well as the official CIK-FIA Homologation Form are submitted to the ASN; the latter then forwards the application to the CIK-FIA, along with a positive test report and with the Homologation Form bearing its stamp.
- The tests will be carried out by test laboratories agreed by the CIK-FIA, in accordance with the CIK-FIA Homologation Regulations (see Appendix 1).
- Only Manufacturers recognised by the CIK-FIA may send homologation applications to their ASNs.
- Fees: applicants will have to pay:
 - * the test expenses (to be paid directly to the test laboratory)
 - * the CIK-FIA homologation fee (invoiced to the ASN).
- Inclusion on an official CIK-FIA homologation list.
- Duration of the validity of the homologation: 9 years.
- Homologation every 3 years at the same time as engines.
- Number of examples to be submitted: 100.

8.8.2 – Conditions of Homologation

- 8.8.2.1 Manufacturers must submit an application to their ASN by means of a CIK-FIA form along with:
- the test report from the laboratory agreed by the CIK-FIA for the noise absorption test,
 - the test report from the laboratory for the filtration test,
 - the payment of the homologation fee,
 - 1 intake silencer model.

8.8.2.2 Compliance with the manufacturing prescriptions (see Appendix 1).

8.8.2.3 Test procedures passed (see Appendix 1).

8.8.3 – Supplementary tests carried out on the samples taken during the homologation inspection

During the homologation inspection, the Inspector will take and seal 3 inlet silencers for each model, and he will have them sent to the CIK-FIA by express mail.

The CIK-FIA will ask the recognized laboratory to carry out the following tests on 2 inlet silencers (the 3rd one being kept by the CIK-FIA):

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

Les résultats de ces tests seront annexés à la Fiche d'Homologation initiale et serviront de références complémentaires en cas de tests post-homologation.

8.8.4 3 – Annexe 1

I) Prescriptions de construction

- volume pour toutes les classes: min. 3 000 cm³
max. 4 000 cm³
 - matériau: matière plastique élastique, non éclatable
 - orifice d'admission d'air: max. 2 ouvertures rondes
 - Ø intérieur des conduits d'admission: max. 23,0 mm ou, max. 30,0 mm
 - longueur des conduits: min. 98 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 et une surface de 200 cm² minimum,
 - il doit être étanche au gaz (test d'étanchéité),
 - le silencieux ne doit présenter aucun danger pour le Pilote.
- Tout principe de volume variable est interdit.

II) Procédure de test d'absorption de bruit

Le test d'homologation décrit ci-dessous doit être effectué dans un centre de tests indépendant agréé par la CIK-FIA.

Adresse des centres de tests:

CSI
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 est 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).

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.

8.8.4 3 – Appendix 1

I) Manufacturing prescriptions

- volume for all classes: min. 3,000 cc, max. 4,000 cc
- material: not splinterable elastic plastic
- air intake port: maximum 2 round ports;
- internal Ø of the inlet ducts: 23.0 as a max., or 30.0 as a max.
- length of the ducts: min. 98 mm
- the silencer must include 2 noise absorption chambers (as a minimum), separated by a chicane tray/a partition and/or by 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% and a minimum surface of 200 scc,
- it must be gas-proof (gas-proof test)
- the silencer must not present any danger for the Driver.

Any principle of variable volume is forbidden.

II) Noise absorption test procedure

The homologation test described below must be carried out in an independent test centre agreed by the CIK-FIA.

Address of the test centres:

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

a) Testing facilities

The testing laboratory shall consist in two distinct, but contiguous, 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, 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).

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

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 emits on, the difference between the sound level in the emitting room and in the receiving room, for the frequency range between 80 Hz 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 in 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 a 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 at least 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 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 Rw' and Rw . The difference between Rw and Rw' is the acoustic loss coefficient of the silencer Rw_s are calculated.

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION REGULATIONS

silencieux Rw_s .

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 Rw
- la réduction sonore avec le silencieux et son coefficient Rw'
- la différence $R' - R$ de l'isolation sonore du silencieux.

Le rapport de test doit en outre indiquer le coefficient de perte acoustique Rw_s .

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

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

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 du 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

c) Result of the test

The test report must show the following elements for each frequencies 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 Rw
- the noise reduction with the silencer and its coefficient Rw'
- the silencer sound insulating difference $R' - R$.

Moreover the test report must show the acoustic loss coefficient Rw_s .

In order for the test to be acceptable, this coefficient must be over 15 dB.

II) Air filter performance test procedure (according to the international standard ISO 5011:2000)

Test Dust:
Arizona dust coarse grade

Dust properties:
Coarse grade according to ISO 5011:2000
Charge n°: 04.0502.50-1

Particles 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 in 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

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2013**

Publié le **20/03/2012**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **01/01/2013**

Published on **20/03/2012**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION HOMOLOGATION REGULATIONS

8.10) PNEUMATIQUES

8.10.1 - 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, le numéro d'homologation et la désignation du mélange se référant à la Fiche d'Homologation. Les pneumatiques homologués pour le Superkart et l'Intercontinental E 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 (~~H pour dur~~, M pour médium et S pour tendre) devra être indiquée à côté du sigle CIK.

8.10.2 - Nombre de modèles de pneumatique «slicks» et «pluie»

• Pour les 5" (2 largeurs: AVANT et ARRIÈRE): 1-mélange-Soft et

- **Modèles KF: 1 mélange Médium et 1 mélange Hard** avec 1 carcasse,

- **Modèles KZ: 1 mélange Médium et 1 mélange Hard** avec 1 **autre** carcasse.

au maximum (voir tableau 8.10.2):

• Pour les 6" (2 largeurs: AVANT et ARRIÈRE): libre.

• Pour les pneumatiques «pluie» (5" et 6"): libre.

8.10.3 - Dimensions

Les dimensions sont fixées comme suit:

• Pour toutes les catégories sauf le Superkart et l'Intercontinental E

- 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

Le pneumatique doit être monté sur une jante de course standardisée CIK-FIA, toutes tolérances comprises, et gonflé à la pression recommandée pour la course par le Manufacturier du pneumatique.

• Pour le Superkart et l'Intercontinental E

- 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.

8.10.4 - Informations techniques

8.10.4.1 - Restrictions techniques

Les huiles de dilution ne peuvent être mises sur le marché et utilisées pour la production de pneumatiques ou parties

8.10) TYRES

8.10.1 - Identification and mandatory insertion of the CIK-FIA homologation label

The CIK characters 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 homologation number and the denomination of the compound with reference to the Homologation Form. Tyres homologated for Superkart and Intercontinental E 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 (~~H for hard~~, M for medium and S for soft) shall be indicated next to the CIK acronym.

8.10.2 - Number of "slick" and "wet weather" tyre models

• For 5" (2 widths: FRONT and REAR): 1-Soft-compound-and

- **KF Models: 1 Medium compound and 1 Hard compound** with 1 carcass,

- **KZ Models: 1 Medium compound and 1 Hard compound** with 1 **other** carcass.

as a maximum (see table 8.10.2)

• For 6" (2 widths: FRONT and REAR): free.

• For "wet weather" tyres (5" and 6"): free.

8.10.3 - Dimensions

Dimensions are as follows:

• For all categories except Superkart and Intercontinental E

- 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

The tyre must be fitted to a CIK-FIA standardised racing rim, all tolerances included, and inflated at the pressure recommended for the race by the Manufacturer of the tyre.

• For Superkart and Intercontinental E

- 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.

8.10.4 - Technical information

8.10.4.1 - Technical restrictions

Extender oils may not be placed on the market and used for the production of tyres or parts of tyres, if they

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION REGULATIONS

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, 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

8.10.4.2 - Descriptions techniques

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 doivent être réalisées sur un pneumatique monté sur jante (modèle standardisé pour les pneumatiques 5" ayant une largeur de 130 mm pour l'avant, 210 mm pour l'arrière gonflé à une pression de 0,5 Bar, posé sur une surface plane (type marbre de contrôle), par l'action verticale d'une charge de 40 kg (50 kg en Superkart/ Intercontinental E) 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: 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 48:94, méthode M. Toutefois, en cas de bande de roulement avec relief, ces

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 21461 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

8.10.4.2 - Technical descriptions

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 with a 130 mm width for the front, 210 mm for the rear inflated to a pressure of 0.5 Bar, 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/Intercontinental E) 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 48:94 standard, M method. However, in case of tyre treads with grooves, these measurements shall be taken at the centre of the

**RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION REGULATIONS**

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 37:2005 éprouvette type 3 à 100% et 300%.

- La CIK-FIA et le Manufacturier pour le point 19: La classification du pneumatique (tendre, médium ou dur) sera définie selon les résultats du point 19, voir tableau 8.10.4.

8.10.5 - Procédure d'homologation

Les demandes de tests pour pneumatiques de kart doivent être envoyées au laboratoire suivant:

CERISIE (Fabio NEGRONI)
Via privata Cadore, 13
20098 SAN GIULIANO MILANESE (Milan) - ITALIE
Tél.: +39 02 9880443 - Fax: +39 02 9880975
Courriel: fabio.negroni@cerisie.it - www.cerisie.it

Une demande doit être réalisée pour chaque modèle et envoyée au laboratoire, avec 3 pneumatiques par modèle afin d'établir une valeur médiane pour chaque mesure nécessaire à la description technique de la Fiche d'Homologation.

Une fois que le résultat du test est déterminé, le demandeur doit envoyer le Formulaire H1 accompagné du droit au Secrétariat de la CIK-FIA, par l'intermédiaire de son ASN.

8.10.6 - 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 placées sous le contrôle entier ou exercé en commun par un Manufacturier auquel une homologation a été accordée.

8.10.7 - Homologation

Une session d'homologation a lieu tous les 3 ans. Les demandes H1 ainsi que les résultats doivent parvenir à la CIK-FIA via l'ASN le 1er août de l'année concernée au plus tard.

Calendrier de la procédure:

- Numéro d'homologation avant le 8 août
 - Fiche d'Homologation pour le 22 août
 - Inspection à partir du 15 septembre
 - Liste officielle des homologations pour le 1^{er} novembre.
- La validité de l'homologation sera effective à compter du 1^{er} janvier suivant et pour une durée de 3 ans.

Il n'y aura pas de possibilité d'inspection retardée après le 31 octobre.

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: 2005 type 3 sample.

- The CIK-FIA and the Manufacturer for point 19: The classification of the tyre (soft, medium or hard) will be defined according to the results of point 19, see table 8.10.4.

8.10.5 - Homologation procedure

Kart tyre test applications must be sent to the following laboratory:

CERISIE (Fabio NEGRONI)
Via privata Cadore, 13
20098 SAN GIULIANO MILANESE (Milan) - ITALY
Tel.: +39 02 9880443 - Fax: +39 02 9880975
E-mail: fabio.negroni@cerisie.it - www.cerisie.it

One application for each model must be sent to the laboratory, with 3 tyres per model in order to establish a medium value for each dimension necessary for the technical description of the Homologation Form.

Once the result of the test is determined, the applicant must send the H1 Form together with the fee via his ASN to the Secretariat of the CIK-FIA.

8.10.6 - 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 both the signatures of the tyre Manufacturer and of 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 an homologation.

8.10.7 - Homologation

There is one homologation session every 3 years. H1 applications as well as the results must reach the CIK-FIA via the ASN by 1st August of the year concerned.

Calendar of the procedure:

- Homologation numbers before 8 August
 - Homologation Forms for 22 August
 - Inspections from 15 September
 - Official 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 31 October.

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION REGULATIONS

8.10.8 - Tests complémentaires réalisés sur les échantillons prélevés lors de l'inspection d'homologation

Lors de l'inspection d'homologation, l'Inspecteur prélèvera et plombra 3 pneus pour chaque modèle et les fera envoyer par service rapide à la CIK-FIA.

La CIK-FIA fera réaliser sur 2 pneus (le 3e étant conservé par la CIK-FIA) les contrôles suivants, dans le laboratoire reconnu :

- Détermination de la composition des vulcanisats par thermogravimétrie – ISO 9924 (Tolérance +/- 3%).
- Détermination de la température de transition vitreuse par analyse calorimétrique différentielle (DSC) – ISO 22768 (Tolérance +/- 3°C).
- Mesures de containte - déformation en traction selon ISO 37:2005 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, 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.

8.10.9 - Nullité de l'homologation

L'homologation pourra être annulée dans les cas suivants :

- 1) Si une erreur est découverte dans le contenu du Formulaire de Demande d'Homologation.
- 2) Si, lors d'un contrôle effectué par la CIK-FIA, les spécifications d'un pneumatique homologué sont ultérieurement différentes des spécifications de la Fiche d'Homologation.

8.10.10 - Droits de candidature et de test

Les droits pour les tests (initiaux et complémentaires) d'homologation CIK-FIA doivent être payés directement au Laboratoire.

Le droit d'homologation (cf. Formulaire H1) doit être payé à l'ASN, qui le reverse ensuite à la CIK-FIA.

8.10.8 - Supplementary tests carried out on the samples taken during the homologation inspection

During the homologation inspection, the Inspector will take and seal 3 tyres for each model, and he will have them sent to the CIK-FIA by express mail.

The CIK-FIA will ask the recognized laboratory to carry out the following tests on 2 tyres (the 3rd one being kept by the CIK-FIA):

- Determination of the composition of vulcanizates compounds by thermogravimetry – ISO 9924 (Tolérance +/- 3%).*
- Determination of the glass transition temperature by differential scanning calorimetry (DSC) – ISO 22768 (Tolérance +/- 3°C).*
- Measurements of the tensile stress - strain at 100% and at 300% according to ISO 37:2005.*

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 standard, the content of polycyclic-aromatic hydrocarbons (PAH) in extender oils used for the production of tyres; application of directive 2005/69/EC.

8.10.9 - Nullity of the homologation

The homologation may be nullified in the following cases:

- 1) If an error is discovered in the content of the Homologation Application Form.*
- 2) If, during a control carried out by the CIK-FIA, the specifications of a homologated tyre no longer comply with the Homologation Form.*

8.10.10 - Application and test fees

Fees for CIK-FIA (initial and complementary) homologation tests must be paid directly to the Laboratory.

The homologation fee (cf. H1 Form) must be paid to the ASN, which forwards it to the CIK-FIA.

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = texte barré

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**
Publié le **20/03/2012**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

Implementation: **immediate**
Published on **20/03/2012**

RÈGLEMENT D'AGRÈMENT APPROVAL REGULATIONS

Article 8 Règlement d'Agrément des Lubrifiants

8.1) AGRÈMENT

C'est la constatation officielle faite par la CIK-FIA qu'un modèle (voir Article 1.2) de produit déterminé est conforme aux critères décrits dans le Règlement International de Karting (RIK) en vigueur. La Demande d'Agrément doit être présentée à la CIK-FIA par l'ASN du pays dans lequel la marque du lubrifiant à considérer est sise. L'Agrément est délivré pour une année civile (du 1^{er} janvier au 31 décembre).

8.2) POINTS À SUIVRE POUR L'AGRÈMENT

1. Retirer le dossier d'Agrément à l'ASN.

2. Remplir le Formulaire H1 de Demande d'Agrément, le rendre à l'ASN avant le 1^{er} novembre, accompagné de la taxe de Demande d'Agrément (selon tarif pratiqué par l'ASN). Les droits de Demande d'Agrément seront ensuite facturés par la CIK-FIA à l'ASN. L'ASN enverra le Formulaire H1 à la CIK-FIA avant le 15 novembre.

Toute demande tardive d'Agrément (passé le délai du 1^{er} novembre) **ou de test d'Agrément (passé le délai du 15 novembre, voir Article 8.4)** fera l'objet d'une majoration du droit d'Agrément de 100%.

8.3) CRITÈRES REQUIS POUR L'AGRÈMENT CIK-FIA

1. Distillation: distillé à 250° C: maximum 10%.
2. Absence d'agents antidétonants (dérivés du plomb, manganèse, fer): maximum 10 mg/kg pour chaque métal.
3. RON et MON: différence max. de 1,3 points par rapport aux octanes originaux dans un mélange de 8% vol. de lubrifiant et d'essence sans plomb.

Ces exigences sont faites pour éviter toute modification de la composition du carburant au moment de l'ajout du lubrifiant (éviter en particulier l'adjonction d'additifs améliorant la puissance par le biais du lubrifiant).

8.4) DEMANDE DE TEST D'AGRÈMENT

Les Demandes de tests de conformité aux critères CIK-FIA doivent être adressées à:

INTERTEK CALEB BRETT (SCHWEIZ) AG
M. Urs DEBRUNNER
Wagistrasse 2
CH - 8952 SCHLIEREN
Tél.: +41 43 433 78 10 - Fax: +41 43 433 78 19
E-mail: urs.debrunner@intertek.com

La Demande, de préférence rédigée en français, doit comporter :

- En titre bien lisible: LUBRIFIANTS POUR LE KARTING : DEMANDE D'AGRÈMENT CIK-FIA.
- La référence du lubrifiant permettant une identification irréprochable du produit commercialisé.

Un échantillon d'un litre du lubrifiant est nécessaire pour la

Article 8 Lubricant Approval Regulations

8.1) APPROVAL

It is the official ascertainment by the CIK-FIA that a specific model (see Article 1.2) of product complies with the criteria described in the International Karting Regulations (IKR) in force. The Approval Application shall be submitted to the CIK-FIA by the ASN of the country in which the make of the lubricant to be considered is implanted. The Approval is granted for one calendar year (from 1st January to 31st December).

8.2) STEPS TO BE FOLLOWED FOR THE APPROVAL

1. Collect the Approval dossier from the ASN.

2. Fill in the H1 Approval Application Form and send it back to the ASN before the 1st November, together with the Approval Application fee (in accordance with the fee charged by the ASN). The Approval Application fee will then be charged by the CIK-FIA to the ASN. The ASN shall send the H1 Form to the CIK-FIA before 15 November.

Any late Approval application (after the deadline of 1st November) **and any late Approval test application (after the deadline of 15 November, see Article 8.4)** will lead to an increased **Approval fee** of 100%.

8.3) REQUIREMENTS FOR THE CIK-FIA APPROVAL

1. Distillation: distilled at 250° C: max 10%.
2. Absence of anti-knock agents (derived from lead, manganese and iron): max 10 mg/kg for each metal.
3. RON and MON : max 1.3 points difference to original octane numbers in a mixture of 8% vol. lubricant and unleaded fuel.

These requirements are meant to avoid any alteration of the fuel quality when the lubricant is added (and particularly to avoid the addition of power boosting additives by means of the lubricant).

8.4) APPROVAL TEST APPLICATION

Applications for testing compliance with the CIK-FIA criteria must be sent to:

INTERTEK CALEB BRETT (SCHWEIZ) AG
M. Urs DEBRUNNER
Wagistrasse 2
CH - 8952 SCHLIEREN
Phone: +41 43 433 78 10 - Fax: +41 43 433 78 19
E-mail: urs.debrunner@intertek.com

This Application, preferably written in French, must include:

- the clearly readable title: LUBRICANTS FOR KARTING CIK-FIA APPROVAL APPLICATION.
- The reference of the lubricant which will give an undoubted means of identification of the commercial product.