

DÉCISIONS DE LA FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **01/01/2013**

Publié le **3/10/2012**

DECISIONS OF THE FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

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

Implementation: **01/01/2013**

Published on **3/10/2012**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION HOMOLOGATION REGULATIONS

8.6) CARBURATEURS

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

Le tarif des demandes d'homologations pour les carburateurs de KF3 et KF1 sera réduit de moitié par rapport au tarif pour les carburateurs de KF2. La quantité minimale exigée en matériel identique pour l'inspection est de ~~150 exemplaires par type en KF2 et de 50 exemplaires en KF1, KF2 et KF3.~~

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

Il y aura une homologation tous les 3 ans. Chaque homologation sera valable 3 périodes d'homologation (9 ans). L'homologation ne pourra être valable pour la nouvelle homologation qu'à partir du 1^{er} du mois suivant celui de l'approbation de la Fiche définitive, au plus tôt le 1^{er} janvier.

Aucune Extension d'homologation ne sera admise.

Le diamètre de l'alésage de la face arrière sera de 28 +0/-2 mm pour la catégorie KF2 et de 26 +0/-2 mm pour la catégorie KF3, 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.

En KF1, le schéma de fixation sera fondé sur un entre-axe de 52 mm et des fixations M8 ou M6, et la prise de dépression sera standardisée (dessin 8.6b).

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 et de la face arrière du carburateur) et une vue de face côté aspiration.

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 (Article 8.6 du Règlement d'Homologation) pour chacun des types et modèles homologués.

Lors de l'inspection, pour les carburateurs de la catégorie KF3, l'inspecteur prélèvera 6 carburateurs pour la CIK-FIA. À l'issue du résultat de l'appel d'offres (Article 19 du Règlement Technique), la CIK-FIA réexpédiera aux Constructeurs non retenus les carburateurs leurs appartenant.

8.6) CARBURETTORS

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

The homologation application fee for KF3 and KF1 carburettors will be reduced to half the KF2 carburettor fee.

The minimum production required for identical equipment for the inspection is ~~150 examples per type in KF2 and 50 examples in KF1, KF2 and KF3.~~

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

There will be a homologation every 3 years. Each homologation shall be valid for 3 homologation periods (9 years). The homologation is valid for the new homologation only as from the first day of the month following that of the approval of the final Form, at the earliest on 1st January.

No homologation Extensions will be allowed.

The bore diameter on the rear side will be 28 +0/-2 mm for the KF2 category and 26 +0/-2 mm for the KF3 category, over 3 mm minimum.

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

In KF1, the fixation diagram will be based on a connecting centreline of 52 mm and M8 or M6 fixations, and the breather shall be standardised (drawing 8.6b).

Layout of the Form:

A longitudinal section view of the drawing of the carburettor at a 1 : 1 scale with indication of the homologation dimensions (diameter of the venturi and of the rear side of the carburettor) and a front view from the inlet side must appear on the carburettor Homologation Form.

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, shall be supplied 3 examples of the control tooling for the use of the CIK-FIA (Article 8.6 of the Homologation Regulations) for each homologated type and model.

At the inspection, for carburettors of the KF3 category, the inspector will take 6 carburettors for the CIK-FIA. After the result of the invitation to tender (Article 19 of the Technical Regulations), the CIK-FIA will return the carburettors taken to the Manufacturers who have not been designated.

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

Application : **01/01/2013**
Publié le **3/10/2012**

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

Implementation: **01/01/2013**
Published on **3/10/2012**

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 et 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 and 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



(Bull. 34)

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.

De plus, le Manufacturier de pneumatiques doit établir une auto-certification selon laquelle son pneu peut parcourir 150 (Medium) ou 250 (Hard) km quelles que soient les conditions, la CIK-FIA se réservant la possibilité de procéder à des contrôles sur piste.

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.negrone@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

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.*

Additionally, the tyre Manufacturer must establish a self-certification stating that his tyre can cover 150 (Medium) or 250 (Hard) km under all circumstances, the CIK-FIA reserving the possibility to carry out track controls.

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.negrone@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*

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION REGULATIONS

- 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.

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 3^e 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 contrainte - 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.

- 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.

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.