

DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

Règlement d'homologation

Application : **01/04/2007**

8.10) PNEUMATIQUES

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

Les caractères CIK-10 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-10 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/SK-ICE 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-10 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-10.

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

- Pour les 5" (3 largeurs: AVANT, ARRIÈRE étroit et ARRIÈRE large): 1 mélange Soft et 1 mélange Médium avec 1 carcasse et 1 mélange Hard avec 1 carcasse, au maximum, soit:
- 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 (sauf en Intercontinental A-Junior = 185 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 - Descriptions techniques

Elles seront indiquées sur la Fiche d'Homologation en page 2, selon les conditions et les normes qui y sont précisées par:

Classification	Soft	Medium	Hard
Carcasse / Carcass	A	A	A ou/or B
Mélange / Compound	S	M	H

DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

Homologation Regulations

Implementation : **01/04/2007**

8.10) TYRES

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

The CIK-10 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-10-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/SK-ICE acronym and may under no circumstances be used in other categories where homologated tyres are required. It is forbidden to mark the CIK-10 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-10 acronym.

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

- For 5" (3 widths: FRONT, narrow REAR and wide REAR): 1 Soft compound and 1 Medium compound with 1 carcass and 1 Hard compound with 1 carcass as a maximum, i.e.:
- 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 (except in Intercontinental A-Junior = 185 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 descriptions

They shall be indicated on page 2 of the Homologation Form, according to the conditions and standards that are specified on it by:

- 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 et 180 mm pour l'arrière en Junior) 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** échantillon **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 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** /94 à 100% et 300%.

20: Mesures de l'abrasion selon la norme ISO 4649/02 avec un porte-éprouvettes tournant (méthode B) permettant de retraduire partiellement les mouvements de dérapage du pneu. Dans cette méthode (B, ISO 4649), les conditions opératoires déterminant la perte de volume relative (mm³) seront ramenées à un parcours de 20 m et sous une charge de 5N.

- La CIK-FIA et le Manufacturier pour le point **19 20**:
La classification du pneumatique (tendre, médium ou dur) sera définie selon les résultats du point **19 20**, soit:

Classification	Soft	Medium	Hard
ISO 37:2005, MPa at 300% 4649/02 B, mm³	≥ 1.0 ou quand le test ne peut être effectué or when the test cannot be performed	≥ 3.0	≥ 5.0

8.10.5 - Procédure d'homologation

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

CERISIE (Dott. Fausto CASA)
Via privata Cadore, 13
20098 SAN GIULIANO MILANESE (Milan) - ITALIE
Tél.: +39 02 9880443 - Fax: +39 02 9880975
E-mail: fausto.casa@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.

- 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 and 180 mm for the rear in Junior) 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 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** /94.

20: Measurements of the abrasion according to the standard ISO 4649/02 with a rotating sample holder (B method) permitting to reproduce partially the skidding movements of the tyre. In this method (B, ISO 4649), the operating conditions determining the relative loss of volume (cubic mm) shall be a distance of 20 m and under a 5N load.

- The CIK-FIA and the Manufacturer for point **19 20**:
The classification of the tyre (soft, medium or hard) will be defined according to the results of point **19 20**, i.e.:

8.10.5 - Homologation procedure

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

CERISIE (Dott. Fausto CASA)
Via privata Cadore, 13
20098 SAN GIULIANO MILANESE (Milan) - ITALY
Tel.: +39 02 9880443 - Fax: +39 02 9880975
E-mail: fausto.casa@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.

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.

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.

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%).

~~**-Caoutchouc—Identification—Méthode spectrométrique dans l'infrarouge— ISO 4650.**~~

- 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.

8.10.98 - 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.

8.10.109 - 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.

8.10.110 - 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.**

mais, en cas de doute, ils pourront être complétés par des tests –de détermination de composition des mélanges par thermogravimétrie, et

–d'identification de caoutchouc par méthode spectrométrique dans

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.

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%).

~~**-Rubber—Identification—Infrared spectrometric method— ISO 4650.**~~

- 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.

8.10.98 - 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.

8.10.109 - 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.

8.10.110 - Post-homologation tests and controls

If an Entrant or an ASN lodge 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, it will be referred to the elements included on the Homologation Form, **including its appendices.**

but, when in doubt, there may be additional tests of –determination of the composition of compounds by thermogravimetry, and

–identification of rubber with the infra-red spectrometric method;

l'infrarouge,
en comparaison avec les modèles de pneumatique déposés au
Laboratoire lors des tests d'homologation.

Si ces essais révélaient une non-conformité des produits, les
Manufacturiers devront en supporter les frais et seront passibles
de sanctions conformément à la procédure FIA applicable
en matière de contrôle post-homologation pour les produits
homologués par la FIA et publiée dans le Bulletin de la FIA n°367
de juillet 2000.

En cas de non respect du présent règlement, la FIA pourra
prendre, en fonction des circonstances, les sanctions appropriées.

*by comparison with the tyre models deposited at the Laboratory at
the time of the homologation tests.*

*Should these tests prove that the product does not comply, the
tyre Manufacturers must bear the costs thereof and will be liable
to sanctions pursuant to the FIA procedure applicable regarding
post homologation controls for products homologated by the FIA
and published in the FIA Bulletin No. 367 of July 2000.*

*If these regulations are not respected, the FIA may take
appropriate sanctions, according to circumstances.*