

**DECISIONS DU CMSA  
SUR PROPOSITIONS DE LA CIK**

**DECISIONS OF THE WMSC  
ON PROPOSALS OF THE CIK**

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

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

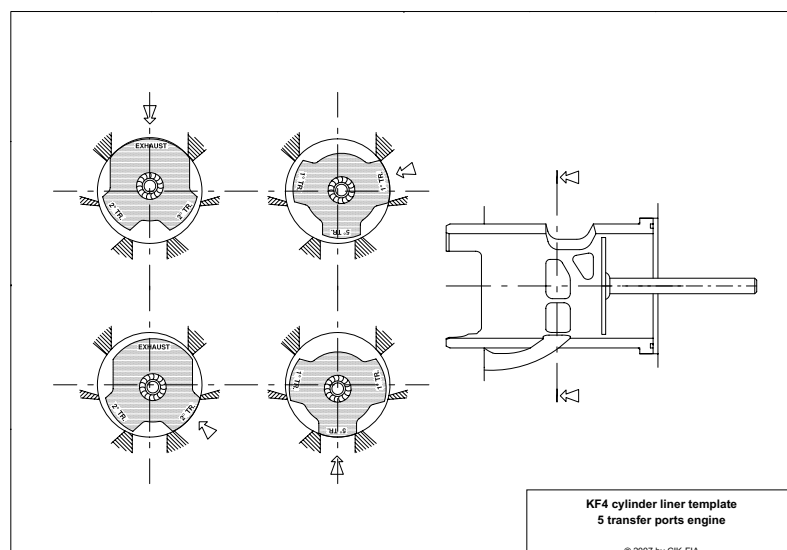
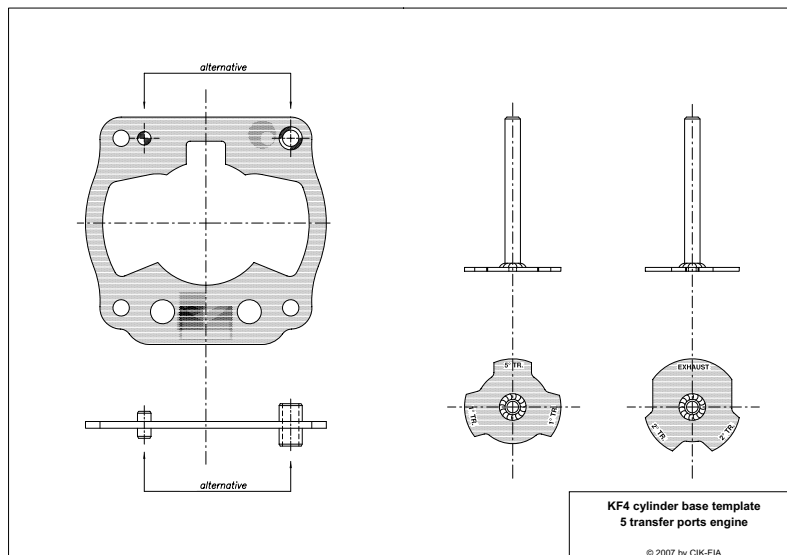
Application : ***immédiate***

Implementation: ***immediate***

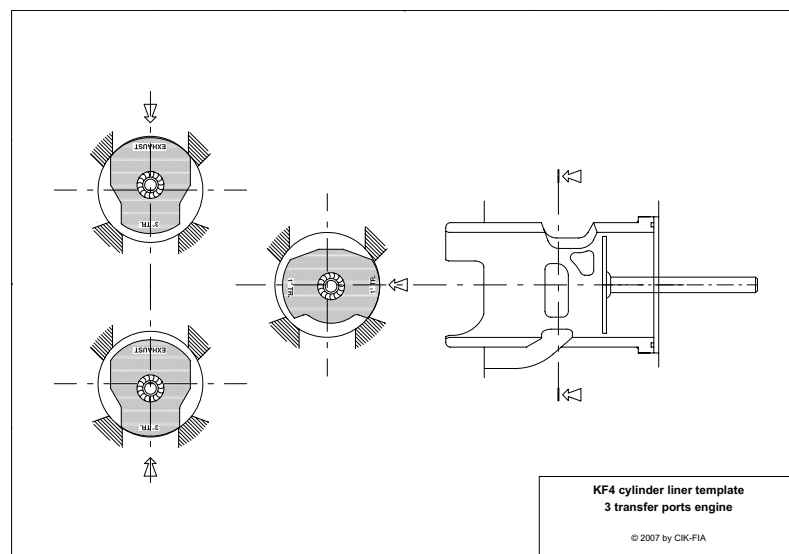
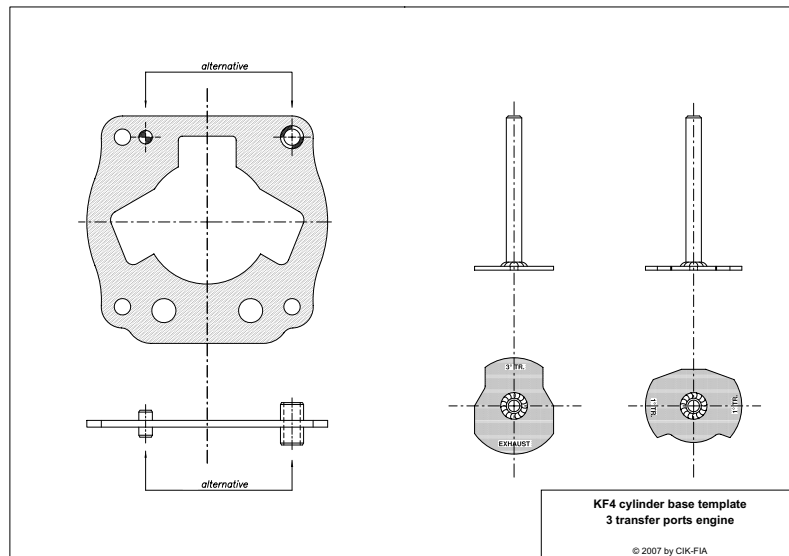
**RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION  
HOMOLOGATION REGULATIONS**

1) Il est demandé aux Constructeurs ayant homologué des moteurs KF de fournir à la CIK-FIA et aux ASNs qui en feront la demande des kits de gabarits permettant de contrôler toutes les grandeurs du développement du cylindre et la forme des transferts au niveau du plan de joint du pied du cylindre (voir croquis en annexe).

1) The Manufacturers who have homologated KF engines are requested to supply to the CIK-FIA and to applying ASNs some template kits for the control of all the cylinder development dimensions and of the shape of the transfers at the gasket plane of the cylinder base (see appended sketches).



RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION  
HOMOLOGATION REGULATIONS





**RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION  
HOMOLOGATION REGULATIONS**

---

2) Afin d'harmoniser les Fiches d'Homologation, les Constructeurs de moteurs KF ayant déclaré trop (ou trop peu) de dimensions sur leur Fiche doivent produire un Erratum selon des spécimens fournis par la CIK; les Constructeurs sont également invités à illustrer leur Fiche avec des photos standardisées au niveau de l'angle de prise de vue, ceci afin d'éviter des erreurs d'interprétations à l'analyse des pièces par les Commissaires techniques.

Les Erratum s'appliquent aux points suivants:

- hauteur du bloc-cylindre,
- dimensions du piston,
- dimensions de l'ensemble vilebrequin-bielle,
- dessin explosé de l'arbre d'équilibrage et de la pompe à eau,
- dessin de la boîte à clapets,
- dessin de l'échappement,
- harmonisation des angles de prise de vue des photos.

*2) In order to standardise Homologation Forms, KF engine Manufacturers who have indicated too many (or too few) dimensions on their Forms must make an Erratum according to the specimens supplied by the CIK-FIA; Manufacturers are also be invited to illustrate their Forms with standardised photographs as regards the shot angles so as to prevent Scrutineers from making errors of interpretation when examining components.*

*The Errata concern the following points:*

- height of the cylinder block,*
- dimensions of the piston,*
- dimensions of the crankshaft-conrod unit,*
- exploded drawing of the balancing shaft and of the water pump,*
- drawing of the reed box,*
- drawing of the exhaust,*
- standardisation of the shot angles of photographs.*



## DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

## DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **immédiate**

Implementation : **immediate**

### Article 1 Présentation des Demandes

#### 1.2) MODÈLE DE CHÂSSIS, MOTEUR ET PNEUMATIQUES

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

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

Pour tous les moteurs 100 cm<sup>3</sup> et pour tous les moteurs 125 cm<sup>3</sup> à boîte de vitesses, les critères de caractéristiques différenciant 2 modèles seront:

- la course (au-delà des +/- 0,2 mm) ou
- le type de refroidissement (air ou eau) ou
- le type d'admission (valve rotative, clapets, jupe de piston).

Pour tous les moteurs 125 cm<sup>3</sup> sans boîte de vitesses, la définition de modèle s'applique aux éléments suivants :

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

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

- l'empattement,
- les largeurs extérieures avant et arrière,
- le diamètre des tubes principaux ( $\varnothing \geq 21$  mm et  $L > 150$  mm),
- le nombre de tubes principaux ( $\varnothing \geq 21$  mm et  $L > 150$  mm),
- le nombre de courbes dans les tubes principaux,
- le dessin des tubes principaux à l'échelle 1/1.

### Article 1 Submission of Applications

#### 1.2) MODEL OF CHASSIS, ENGINE AND TYRES

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

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

For all 100cc engines and for all 125 cc engines with gearboxes, the criteria of characteristics which differentiate 2 models are:

- the stroke (beyond the +/- 0.2 mm) or
- the type of cooling (air or water) or
- the type of intake (rotary valve, reed valve or piston port).

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

- Stroke and bore.
- Orientation of the reed box (vertical or horizontal).
- Number of transfer ducts.
- Presence of the power-valve.
- **Cylinder.**

In the case of kart chassis to be homologated, the criteria of characteristics which differentiate 2 models are:

- the wheelbase,
- the front and rear external widths,
- diameter of the main tubes ( $\varnothing \geq 21$  mm and  $L > 150$  mm),
- number of main tubes ( $\varnothing \geq 21$  mm and  $L > 150$  mm),
- number of curves in the main tubes,
- a drawing of the main tubes at the 1/1 scale.



## DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

## DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation : **01/01/2008**

### RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION HOMOLOGATION REGULATIONS

#### Article 1 Présentation des Demandes

##### 1.0) CONSTRUCTEUR

Est qualifié de Constructeur celui qui :

Pour les moteurs :

- est propriétaire intellectuel et physique de tous les dessins techniques,
- détient les modèles et moules de fonderie, les gabarits de fabrication et les machines,
- effectue le montage final et la mise au point dans ses propres locaux.

Pour les châssis :

- maîtrise la conception du châssis-cadre et dispose de capacités d'étude et de moyens d'essais suffisants,
- réalise dans ses usines les opérations d'assemblage et de soudage du châssis-cadre, ainsi que les opérations de contrôle requises pour des considérations de sécurité,
- a la propriété industrielle de ce qui concerne le châssis-cadre soit:
  - concevoir les outillages et en être propriétaire,
  - définir les opérations et la gamme de fabrication.

Le Constructeur doit concevoir et dessiner les fusées, les pédales, la colonne direction et le pare-chocs arrière, mais **la réalisation de ces pièces peut être sous-traitée** il peut les faire sous-traiter.

Le Constructeur peut **monter** acheter les éléments suivants sans les concevoir lui-même; mais ils doivent **cependant** être homologués par la CIK-FIA: la carrosserie, les pare-chocs avant et latéraux, le système de freinage.

Pour les carrosseries :

- **est propriétaire intellectuel et physique de tous les dessins techniques de production,**
- **détient les moules et les gabarits de fabrication,**
- **maîtrise la conception des pièces de carrosseries et des pare-chocs concernés, et dispose de capacités d'étude suffisantes,**
- **a la propriété industrielle de ce qui concerne la carrosserie et les pare-chocs, soit:**
  - **définir les opérations et la gamme de fabrication,**
  - **avoir l'expertise technique appropriée.**

#### Article 1 Submission of Applications

##### 1.0) MANUFACTURER

In order to be qualified as a Manufacturer it is necessary to:

For engines:

- be the intellectual and physical owner of all the technical drawings,
- be the owner of the models and casting moulds, the manufacturing templates and the machines,
- carry out the final assembly and the adjustment in the Manufacturer's own premises.

For chassis:

- master the design of the chassis-frame and have disposal of an adequate research department and of sufficient test facilities,
- carry out in the Manufacturer's factories the assembly and the welding operations necessary to build the chassis-frame, as well as the control operations required for safety,
- have the patent rights regarding the chassis-frame, i.e.:
  - to design the necessary tools and be their owner,
  - to define the manufacturing operations and range.

The Manufacturer must design and draw the knuckles, the pedals, the steering column and rear bumpers, but **the manufacturing of these components may be** he may have them subcontracted.

The Manufacturer may ~~fit~~ buy the following elements without designing them himself; **however,** ~~but~~ they must be homologated by the CIK-FIA: bodywork, front and side bumpers, braking system.

For bodywork:

- **be the intellectual and physical owner of all the production technical drawings,**
- **be the owner of the moulds and of the manufacturing templates,**
- **master the design of the bodywork elements and bumpers concerned, and have disposal of an adequate research department,**
- **have the patent rights regarding the bodywork and bumpers, i.e.:**
  - **to define the manufacturing operations and range,**
  - **to have appropriate technical expertise.**



RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION  
HOMOLOGATION REGULATIONS

**● réalise dans ses usines les opérations de soudage nécessaires à la fabrication des pare-chocs, ainsi que les opérations de contrôle requises pour des considérations de sécurité.**

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

Pour les pneumatiques:

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

### 1.1) HOMOLOGATION

C'est la constatation officielle faite par la CIK-FIA qu'un modèle (voir 1.2) de matériel d'un kart déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les Groupes décrits dans le Règlement International de Karting (RIK) en vigueur. La demande d'homologation doit être présentée à la CIK-FIA par l'ASN du pays dans lequel la marque du châssis, du moteur, des pneus et d'autres articles à considérer est construite et doit donner lieu à l'établissement d'une Fiche d'Homologation.

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

Pour toutes les homologations de châssis, moteurs et autres matériels, un numéro devra être estampé sur un élément structurel de chacun des châssis, moteurs ou matériels produits. Chaque numéro devra se rapporter à un châssis, moteur ou matériel uniquement.

**● carry out in the Manufacturer's factories the welding operations necessary to build the bumpers, as well as the control operations required for safety.**

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

For tyres:

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

### 1.1) HOMOLOGATION

This is the official assessment made by the CIK-FIA that an equipment model (see 1.2) of a specific kart has been built in a sufficient series production number to justify classification in the Groups described in the valid International Karting Regulations (IKR). The homologation application must be submitted to the CIK-FIA by the ASN of the country in which the make of chassis, engine, tyres and other articles to be considered is built and must lead to the establishment of a Homologation Form.

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

For all chassis, engines and other equipment homologated, a number shall be stamped on a structural element of each chassis, engine or equipment produced. Each number shall refer to one chassis, engine or equipment only.



## DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

## DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

### RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION HOMOLOGATION REGULATIONS

#### Article 1 Présentation des Demandes

##### 1.6) POINTS À SUIVRE POUR L'HOMOLOGATION

1. Retirer le dossier d'homologation auprès de l'ASN.
2. Remplir la demande, formulaire H1 d'homologation, la rendre à l'ASN avant le 25 septembre de l'année en cours (**25 juillet pour les pneumatiques, châssis, freins et carrosseries**), dernier délai, accompagnée de la taxe d'admission d'homologation (selon tarif pratiqué par l'ASN). Les droits d'admission d'homologation seront ensuite facturés par la CIK-FIA à l'ASN, **sans indemnisation en cas d'annulation ultérieure ou de non-validation de l'homologation**. Les frais de déplacement des Inspecteurs seront à la charge des demandeurs. Après l'officialisation de toutes les homologations, tous les frais d'inspection seront additionnés et répartis de façon égale entre tous les demandeurs. La CIK-FIA se chargera de facturer les frais de déplacement des Inspecteurs aux ASN, qui les refactureront à leur tour aux demandeurs concernés. Cependant, les frais de déplacement d'un Inspecteur liés à une seconde inspection seront intégralement pris en charge par le demandeur concerné. En même temps, le projet de Fiche d'Homologation sera envoyé par e-mail à la CIK-FIA.
3. L'ASN signera et tamponnera le formulaire H1 et l'enverra avant le 1<sup>er</sup> octobre de l'année en cours (**1<sup>er</sup> août pour les pneumatiques, châssis, freins et carrosseries**), dernier délai, au Secrétariat de la CIK-FIA:  
  
Secrétariat de la CIK-FIA  
c/o Fédération Internationale de l'Automobile FIA  
Chemin de Blandonnet 2  
Case postale 296  
CH-1215 GENÈVE 15 – Suisse  
en communiquant le même jour la liste des demandeurs et le nombre de modèles par fax au n°+41/22 306 10 90.

4. La CIK-FIA attribuera un numéro d'homologation et le communiquera à l'ASN et au Constructeur avant le 8 octobre (**8 août pour les pneumatiques, châssis, freins et**

#### Article 1 Submission of Applications

##### 1.6) STEPS TO BE FOLLOWED FOR THE HOMOLOGATION

1. Collect the homologation file from the ASN.
2. Fill in the homologation application form H1, send it back to the ASN before the deadline of 25 September of the current year (**25 July for tyres, chassis, brakes and bodywork**), together with the homologation application fee (in accordance with the fee charged by the ASN). The homologation application fee will then be charged by the CIK-FIA to the ASN, **and there will be no indemnisation in the event of a subsequent cancellation or non-validation of the homologation**. The Inspectors' travelling expenses shall be charged to the applicants. After the officialisation of all homologations, the Inspectors' travelling expenses will all be added and equally shared out among all applicants. The CIK-FIA will be responsible for invoicing the Inspectors' travelling expenses to the relevant ASNs which in turn will re-invoice them to the applicants concerned. However, an Inspector's travelling expenses regarding an additional inspection will be fully charged to the applicant concerned. At the same time, the draft Homologation Form will be sent to the CIK-FIA by e-mail.
3. The ASN will sign and stamp the H1 form and send it before the deadline of 1<sup>st</sup> October of the current year (**1<sup>st</sup> August for tyres, chassis, brakes and bodywork**) to the:  
  
CIK-FIA Secretariat  
c/o Fédération Internationale de l'Automobile FIA  
Chemin de Blandonnet 2  
P.O. Box 296  
CH-1215 GENEVA 15 – Switzerland  
and communicate the list of applicants and the number of models by fax to: +41/22 306 10 90 on the same day.
4. The CIK-FIA will allocate a homologation number and communicate it to the ASN and to the Manufacturer before 8 October (**8 August for tyres, chassis, brakes and bodywork**). No





**RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION  
HOMOLOGATION REGULATIONS**

**carrosseries**). Aucune homologation et aucun numéro d'homologation officiels ne seront accordés avant que toutes les dépenses et tous les droits ne soient complètement payés.

5. En transitant par l'ASN pour être tamponnées et signées, les Fiches d'Homologation dans la quantité et le format demandés par le règlement en vigueur, doivent être arrivées à la CIK-FIA au plus tard le 22 octobre de l'année en cours (**22 août pour les pneumatiques, châssis, freins et carrosseries**). Au plus tard le 15 novembre de l'année en cours (**15 septembre pour les pneumatiques, châssis, freins et carrosseries**), le demandeur doit être prêt pour l'inspection. À partir de cette date, la Commission d'Inspection de la CIK-FIA aura le droit d'effectuer le contrôle du matériel à homologuer dans les quantités demandées. Pour la Fiche d'Homologation, les photos devront être des photos numériques.

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

7. Les Officiels suivants devront être présents à l'inspection:

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

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

L'Inspecteur choisit un exemplaire au hasard. Son numéro sera noté séparément.  
Seul le Constructeur sera responsable pour la compatibilité du matériel homologué avec la Fiche d'Homologation.  
L'exemplaire choisi sera plombé par la CIK-FIA et mis à la disposition de la CIK-FIA sous la responsabilité de l'ASN. Ceci pour toute la validité de l'homologation. Le plombage officiel de la CIK-FIA doit être utilisé.

9. La Commission d'Inspection remplira un rapport sur l'inspection, signé par ladite Commission, le délégué CIK-FIA du pays du Constructeur, le

*official homologation approval or homologation number will be issued until all the costs and fees concerning the homologation have been paid.*

*5. The Homologation Forms in the quantity and the format required by the Regulations in force must pass via the ASN in order to be signed and stamped, and they must reach the CIK-FIA at the latest on 22 October of the current year (**22 August for tyres, chassis, brakes and bodywork**). As from 15 November of the current year (**15 September for tyres, chassis, brakes and bodywork**), the applicant must be ready for inspection. From that date onwards, the CIK-FIA Inspection Commission will have the right to check the equipment to be homologated in the quantities required. For the Homologation Form, photographs shall be digital.*

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

*7. The following Officials must be present at the inspection:*

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

*8. The Inspector counts the examples of the equipment required.*

*The Inspector chooses one example at random, its number being noted separately.  
Only the Manufacturer will be responsible with regard to the compatibility of the equipment with the Homologation Form.  
The example chosen will be sealed by the CIK-FIA and placed at the CIK-FIA's disposal, under the ASN's responsibility for the whole validity of the homologation. The official seal of the CIK-FIA must be used.*

*9. The Inspection Commission will fill in a report concerning the inspection, signed by the said Commission, the CIK-FIA delegate from the*





**RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION  
HOMOLOGATION REGULATIONS**

Commissaire Technique et le demandeur.

~~L'acceptation d'une demande d'homologation retardée et/ou d'inspection d'homologation retardée sera possible à condition que le demandeur accepte de respecter les exigences de la demande d'homologation retardée et/ou de l'inspection d'homologation retardée.~~

Attention: toutes les demandes et inspections seront annulées sans indemnisation si les Fiches d'Homologation à remplir ne sont pas correctes et en possession de la CIK-FIA au plus tard le dernier jour du mois qui suit l'inspection.

**1.7) COMMERCIALISATION**

Les moteurs, châssis ou matériels homologués doivent être vendus accompagnés d'une Fiche d'Homologation.  
Tout matériel homologué par la CIK-FIA doit être en vente libre dans tous les pays affiliés à la FIA. L'homologation est la propriété de la CIK-FIA.

**Article 2  
Critères d'Homologation**

**2.1) PRODUCTION MINIMALE**

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

La production minimale pour l'inspection est de:

moteur KF4, KF3, KF2, KF1	Art. 8.4 du R.H.
moteur Intercontinental A Junior	Art. 8.4 du R.H.
moteur Intercontinental A	Art. 8.4 du R.H.
moteur Intercontinental C Sudam et C Sudam-J	Art. 8.4 du R.H.
moteur Formule A	Art. 8.4 du R.H.
moteur KZ2 et KZ1	50
allumage	Art. 8.5 du R.H.
silencieux d'aspiration	100
carburateur	Art. 8.6 du R.H.
embrayage sauf KF4, KF3, KF2, KF1	100
châssis	75
carrosserie	75
freins	75
pneus 5" «slicks»: Dur (H), Médium (M) et Tendre (S)	500
pneus 5" «pluie» et 6"	250

*Manufacturer's country, the Scrutineer and the applicant.*

*A late homologation application and/or inspection is possible on condition that the applicant agrees to fulfil the requirements of a late homologation application and/or inspection.*

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

**1.7) SALES**

*Homologated engines, chassis or equipment must be sold with a Homologation Form.  
Any equipment homologated by the CIK-FIA must be freely available on the market in all the countries affiliated to the FIA. The homologation is the property of the CIK-FIA.*

**Article 2  
Homologation Criteria**

**2.1) MINIMUM PRODUCTION**

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

*The minimum production for the inspection is:*

<i>KF4, KF3, KF2, KF1 engine</i>	<i>Art. 8.4 of the H. R.</i>
<i>ICA Junior engine</i>	<i>Art. 8.4 of the H. R.</i>
<i>Intercontinental A engine</i>	<i>Art. 8.4 of the H. R.</i>
<i>Intercontinental C Sudam &amp; C Sudam-Jr engine</i>	<i>Art. 8.4 of the H. R.</i>
<i>Formula A engine</i>	<i>Art. 8.4 of the H. R.</i>
<i>KZ2 and KZ1 engine</i>	<i>50</i>
<i>ignition</i>	<i>Art. 8.5 of the H.R.</i>
<i>inlet silencers</i>	<i>100</i>
<i>carburettor</i>	<i>Art. 8.6 of the H.R.</i>
<i>clutch except KF4, KF3, KF2, KF1</i>	<i>75</i>
<i>chassis</i>	<i>75</i>
<i>bodywork</i>	<i>75</i>
<i>brakes</i>	<i>75</i>
<i>5" 'slick' tyres: Hard (H), Medium (M) and Soft (S)</i>	<i>500</i>
<i>5" 'wet weather' tyres and 6" tyres</i>	<i>250</i>



**RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION  
HOMOLOGATION REGULATIONS**

Le certificat de production (annexe: *production certificate*) établi par le Constructeur selon le modèle joint au présent règlement et signé par la ou les personnes(s) mentionnée(s) à l'Article 1.3 doit être reçu par le Secrétariat de la CIK-FIA de l'ASN concernée au plus tard le jour de la réunion du Groupe de Travail .

Tout retard entraînera le refus de la demande.

Ce certificat devra être rédigé en français ou en anglais et préciser le modèle.

**2.2) INSPECTION RETARDÉE**

~~Cependant, il est possible de soumettre au Groupe de Travail des demandes d'homologation dont la production minimale n'aura pas été entièrement atteinte (inspection retardée).~~

~~Les conditions sont les suivantes:~~

~~1. La vérification de la production aura lieu au plus tard le 31 janvier. Afin de laisser au Secrétariat le temps nécessaire pour organiser cette vérification, le Constructeur est tenu d'informer ce dernier deux semaines au moins avant la date choisie.~~

~~2. L'homologation ne pourra être valable qu'à partir du 1er du mois suivant celui de la vérification.~~

~~Le Constructeur paiera les frais des personnes chargées d'effectuer l'inspection.~~

*The certificate of production (appendix: production certificate) drawn up by the Manufacturer in accordance with the model attached to these regulations and signed by the person(s) mentioned under Article 1.3 must be received by the CIK-FIA Secretariat from the ASN concerned at the latest on the day of the Working Group meeting.*

*Any delay will lead to the refusal of the application.*

*This certificate must be drafted in French or in English and the model must be specified.*

**2.2) LATE INSPECTION**

~~However, it is possible to submit to the Working Group homologation applications for which the minimum production has not been entirely completed (late inspection).~~

~~The conditions shall be as follows:~~

~~1. Controlling the production will be carried out on 31 January at the latest. In order to give the Secretariat the time necessary to organise this control, the Manufacturer must inform the latter at the least two weeks before the chosen date.~~

~~2. The homologation can only be valid as from the 1<sup>st</sup> day of the month following that of the control.~~

~~The Manufacturer shall pay the expenses of the persons in charge of the inspection.~~



## DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

## DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION  
HOMOLOGATION REGULATIONS

### Article 7 Calendrier des Procédures d'Homologation

#### 7) CALENDRIER DES PROCÉDURES D'HOMOLOGATION

Dates limites de réception des demandes (voir Article 1.4)	Entrée en vigueur des homologations prononcées
<del>1<sup>er</sup> octobre 2006, moteurs</del>	<del>1<sup>er</sup> janvier 2007</del>
<b><u>Pneus:</u></b>	
1 <sup>er</sup> août 2007, <del>pneus</del>	1 <sup>er</sup> janvier 2008
<b><u>Châssis, freins, carrosseries:</u></b>	
1 <sup>er</sup> octobre <del>août</del> 2008, <del>châssis</del>	1 <sup>er</sup> janvier 2009
<b><u>Moteurs, allumages, carburateurs, silencieux:</u></b>	
<b><u>1<sup>er</sup> octobre 2009</u></b>	<b><u>1<sup>er</sup> janvier 2010</u></b>

et ainsi de suite.

### Article 8 Règlement d'Homologation

#### 8.1) CHÂSSIS

Tous les châssis du Groupe 2, catégories KF4, KF3, KF2, KZ2, KZ1, Intercontinental A, Intercontinental A-Junior, et Intercontinental E, feront l'objet d'une homologation selon le Règlement Technique.

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

Chaque Constructeur aura la possibilité d'homologuer un maximum de 4 marques et un maximum de 3 modèles par marque.

~~Les châssis seront homologués tous les trois ans, avec une validité de six ans.~~

**Une session d'homologation a lieu tous les 3 ans. Les demandes H1 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 du 15 septembre au 30 novembre.**

### Article 7 Calendar of Homologation Procedures

#### 7) CALENDAR OF HOMOLOGATION PROCEDURES

Deadlines for the receipt of applications (see Article 1.4)	Application date of the homologations pronounced
<del>1<sup>st</sup> October 2006, engines</del>	<del>1<sup>st</sup> January 2007</del>
<b><u>Tyres:</u></b>	
1 <sup>st</sup> August 2007, <del>tyres</del>	1 <sup>st</sup> January 2008
<b><u>Chassis, brakes, bodywork:</u></b>	
1 <sup>st</sup> October <del>August</del> 2008, <del>chassis</del>	1 <sup>st</sup> January 2009
<b><u>Engines, ignitions, carburetors, inlet silencers:</u></b>	
<b><u>1<sup>st</sup> October 2009</u></b>	<b><u>1<sup>st</sup> January 2010</u></b>

and so on.

### Article 8 Homologation Regulations

#### 8.1) CHASSIS

All the chassis of Group 2, KF4, KF3, KF2, KZ2, KZ1, Intercontinental A, Intercontinental A-Junior and Intercontinental E categories, shall be homologated according to the Technical Regulations.

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

Each Manufacturer will be entitled to homologate a maximum of 4 makes and a maximum of 3 models per make.

~~Chassis shall be homologated every three years, with a validity of six years.~~

**There is one homologation session every 3 years. H1 applications must reach the CIK-FIA via the ASN by 1<sup>st</sup> August of the year concerned.**  
**Calendar of the procedure:**  
**- Homologation numbers before 8 August,**  
**- Homologation Forms for 22 August,**  
**- Inspections from 15 September to 30 November.**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION  
HOMOLOGATION REGULATIONS

**- Liste officielle des homologations pour le 1<sup>er</sup> décembre.**

**La validité de l'homologation sera effective à compter du 1<sup>er</sup> janvier suivant et pour une durée de 6 ans.**  
**Il n'y aura aucune possibilité d'inspection retardée.**

Deux Extensions d'Homologation seront possibles pendant la période d'homologation (Article 5.1.c).

Pour les Constructeurs: quantité minimum pour chaque modèle: 75 châssis dont 25 montés complets prêts à rouler mais sans pneus et sans moteur, de façon identique.

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

**8.2) CARROSSERIES, PARE-CHOC ET PROTECTION DE ROUES ARRIERE**

**8.2.1) Carrosseries et pare-chocs**

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.

Elles seront homologuées tous les trois ans, avec une validité de six ans:

**Une session d'homologation a lieu tous les 3 ans. Les demandes H1 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 du 15 septembre au 30 novembre,**

**- Liste officielle des homologations pour le 1<sup>er</sup> décembre.**

**La validité de l'homologation sera effective à compter du 1<sup>er</sup> janvier suivant et pour une**

**- Official list of homologations for 1<sup>st</sup> December.**

**The validity of the homologation will come into effect as from the following 1<sup>st</sup> January and for a duration of 6 years.**  
**It will not be possible to have a late inspection.**

*It will be authorised to have two Homologation Extensions during the homologation period (Article 5.1.c).*

*For Manufacturers: minimum quantity for each model: 75 chassis, including 25 assembled, complete and ready to be driven, but without tyres and without the engine, in an identical manner.*

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

**8.2) BODYWORK, BUMPERS AND REAR WHEEL PROTECTION**

**8.2.1) Bodywork and Bumpers**

*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.*

*They shall be homologated every three years, with a validity of six years.*

**There is one homologation session every 3 years. H1 applications must reach the CIK-FIA via the ASN by 1<sup>st</sup> August of the year concerned.**

**Calendar of the procedure:**

**- Homologation numbers before 8 August,**

**- Homologation Forms for 22 August,**

**- Inspections from 15 September to 30 November,**

**- Official list of homologations for 1<sup>st</sup> December.**

**The validity of the homologation will come into effect as from the following 1<sup>st</sup> January**



RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION  
HOMOLOGATION REGULATIONS

**durée de 6 ans.**

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

Deux Extensions d'Homologation seront possibles pendant la période d'homologation (Article 5.1.c).

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

Pour les carrosseries constituées de deux caissons latéraux, d'un 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.

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

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.

Procédure d'homologation pour les carrosseries et pare-chocs réalisée avec:

C.S.I. — Dott. Ing. Henry GUTMAN  
Viale Lombardia 20  
I-20021 BOLLATE (MI)  
Tél.: +39 0238330259, Fax: 39 023503940  
E-mail: [henrygutman@csi-spa.com](mailto:henrygutman@csi-spa.com)

Les carrosseries et pare-chocs des karts  
- carrosserie et pare-chocs avant, carrosserie et pare-chocs latéraux gauche, carrosserie et pare-chocs latéraux droit - **et le panneau frontal** - 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, pare-chocs et le panneau frontal, ils pourront notamment être réalisés avec:**

C.S.I. - Dott. Ing. Henry GUTMAN  
Viale Lombardia 20

**and for a duration of 6 years.**

**It will not be possible to have a late inspection.**

*It will be authorised to have two Homologation Extensions during the homologation period (Article 5.1.c).*

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

*For bodywork comprising two side boxes, a front fairing 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.*

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

*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*

*Homologation procedure for bodywork and bumpers:*

*C.S.I. — Dott. Ing. Henry GUTMAN  
Viale Lombardia 20  
I-20021 BOLLATE (MI)  
Tel.: +39 0238330259, Fax: 39 023503940  
E-mail: [henrygutman@csi-spa.com](mailto:henrygutman@csi-spa.com)*

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

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

*C.S.I. - Dott. Ing. Henry GUTMAN  
Viale Lombardia 20*

**RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION  
HOMOLOGATION REGULATIONS**

I-20021 BOLLATE (MI)  
Tél.: +39 0238330259, Fax: 39 023503940  
Courriel: [henrygutman@csi-spa.com](mailto:henrygutman@csi-spa.com)

**a) 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 (selon 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.  
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 (selon 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 (selon dessin 8.2). Aucune partie de l'ensemble carrosserie – pare chocs ne pourra se séparer.

I-20021 BOLLATE (MI)  
Tel.: +39 0238330259, Fax: 39 023503940  
E-mail: [henrygutman@csi-spa.com](mailto:henrygutman@csi-spa.com)

**a) 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 (in accordance with the attached 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.  
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.





**b) Tests d'impact du panneau frontal**

Pour l'homologation du panneau frontal, un test d'impact frontal est effectué pour valider la résistance à l'éclatement du matériau utilisé.

● Le test d'impact doit être effectué au moyen d'un canon pneumatique et d'un projectile "impactor PZ40" défini (diamètre : 40 mm, poids : 250 g).

Le panneau frontal est fixé directement sur le cadre de montage (plateforme de test) monté sur le bloc d'impact (poids : 300 kg) par les points de fixation prévus par le Constructeur, au moyen de faisceaux adaptateurs rigides et avec des vis et écrous d'un diamètre de 6 mm. La fixation doit être effectuée de telle manière qu'elle n'ait aucune influence sur la rigidité du panneau frontal.

Le vecteur d'impact doit être perpendiculaire à la zone cible (trajectoire verticale).

● La zone cible (position d'impact) est définie par la moitié inférieure de la surface où sont collés les numéros de compétition.

La distance entre le panneau frontal fixé sur le cadre de montage et la surface du bloc d'impact doit être d'au moins 300 mm.

● La vitesse du projectile d'impact sera telle qu'au moment de l'impact l'énergie cinétique devra être de 200 J +/- une tolérance de 10 J (vitesse d'impact d'environ 145 km/h à 150 km/h).

La température de test est de 20°C (+/- 2°C).

\* Aucune partie ne doit se séparer du panneau frontal ; aucune déformation ou fissure ne doit présenter de bords tranchants.

**8.2.2) Protections des roues arrière**

**1. Principes**

Toutes les protections arrière feront l'objet d'une homologation par un Constructeur de carrosseries ayant du matériel en cours de validité d'homologation auprès de la CIK-FIA. Elles devront avoir été testées avec leurs supports décrits sur la Fiche d'Homologation.

Elles devront faire l'objet d'une fiche descriptive dite «Fiche d'Homologation», visée par l'ASN et selon le modèle établi par la CIK-FIA.

Elles seront homologuées tous les trois ans, avec une validité de six ans (exceptionnellement 3 ans

**b) Crash tests of the front panel**

*The homologation of the front panel is the subjecting of a frontal impact test to validate the shatter resistance of the material used.*

*● The impact test must be carried out by a pneumatic canon and a defined "impactor PZ40" projectile (diameter: 40 mm, weight: 250 g).*

*The front panel is fixed directly on the mounting frame (test rig) mounted on the impact block (weight: 300 kg) by the fixation points foreseen by the Manufacturer, by means of rigid adapter beams and with screws and nuts of a diameter of 6 mm. The fixation must be carried out in such a way that it has no influence on the stiffness of the front panel.*

*The impact vector must be perpendicular to the target area (vertical trajectory).*

*● The target area (impact position) is defined by the lower half part of the competition number surface.*

*The distance between the fixed front panel on the mounting frame and the surface of the impact block must be at least 300 mm.*

*● The velocity of the bullet impactor will be such that at the moment of impact the kinetic energy is 200 J +/- 10 J tolerance (approximate impact velocity of 145 kph to 150 kph).*

*The test temperature is 20°C (+/- 2°C).*

*\* No parts are allowed to separate from the front panel; deformations and cracks without sharp edges are accepted.*

**8.2.2) Rear wheel protection**

**1. Principles**

Every rear protection must be homologated by a bodywork Manufacturer who has valid equipment homologated by the CIK-FIA. They must have been tested with their supports described on the Homologation Form.

They must be the subject of a descriptive form called «Homologation Form», stamped by the ASN and according to the model drawn up by the CIK-FIA.

They will be homologated every three years with a validity of six years (exceptionally 3 years for the



RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION  
HOMOLOGATION REGULATIONS

pour la première homologation).

**Une session d'homologation a lieu tous les 3 ans. Les demandes H1 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 du 15 septembre au 30 novembre,**
- **Liste officielle des homologations pour le 1<sup>er</sup> décembre.**

**La validité de l'homologation sera effective à compter du 1<sup>er</sup> janvier suivant et pour une durée de 6 ans.**

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

Deux Extensions d'Homologation seront autorisées pendant la période d'homologation (Article 5.1.c). Les protections arrière seront constituées d'un élément de carrosserie en plastique et d'un ou plusieurs supports.

Le règlement sera fondé sur le Règlement Technique: Article 2.5.3 - Protection arrière (et dessin 2c).

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

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

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

Pour l'homologation, les protections arrière et leurs supports feront l'objet de deux essais de chocs.

Les essais de chocs pour l'homologation seront réalisés selon les conditions suivantes:

Ces essais doivent être effectués par un institut de tests certifié par la CIK-FIA, selon quatre méthodes de tests: un essai de choc arrière en biais à 30°, un essai de choc arrière direct contre la protection arrière (Essais 1 et 2), ainsi que deux essais d'arrachage (selon l'axe central et sur l'extérieur de la protection arrière, voir les Essais 3 et 4).

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

first homologation).

**There is one homologation session every 3 years. H1 applications must reach the CIK-FIA via the ASN by 1<sup>st</sup> August of the year concerned.**

**Calendar of the procedure:**

- **Homologation numbers before 8 August,**
- **Homologation Forms for 22 August,**
- **Inspections from 15 September to 30 November,**
- **Official list of homologations for 1<sup>st</sup> December.**

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

**It will not be possible to have a late inspection.**

Two Homologation Extensions will be permitted during the homologation period (Article 5.1.c). Rear protections will be made up of a plastic bodywork and of one or several support elements.

The regulations will be based on the Technical Regulations: Article 2.5.3 - Rear protection (and drawing 2c).

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

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

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

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

Homologation impact tests will be carried out under the following conditions:

These tests must be carried out by a testing institute certified by the CIK-FIA, according to four testing methods: a 30° offset rear impact test, a straight rear impact test applied to the rear protection (Tests 1 and 2), as well two tear-off tests (on the centre line and on the outside of the rear protection, see Tests 3 and 4).

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



## DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

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

## DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

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

Application : **01/01/2008**

Implementation: **01/01/2008**

RÈGLEMENT D'HOMOLOGATION  
HOMOLOGATION REGULATIONS

### Article 8 Règlement d'Homologation

#### 8.3) FREINS

Tous les freins feront l'objet d'une homologation, soit par le Constructeur soit par un Fabricant reconnu par la CIK-FIA.  
Ils devront être décrits 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. ~~Ils seront homologués tous les trois ans, avec une validité de six ans.~~

**Une session d'homologation a lieu tous les 3 ans. Les demandes H1 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 du 15 septembre au 30 novembre,**
- **Liste officielle des homologations pour le 1<sup>er</sup> décembre.**

**La validité de l'homologation sera effective à compter du 1<sup>er</sup> janvier suivant et pour une durée de 6 ans.**

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

Deux Extensions d'Homologation seront possibles pendant la période d'homologation.

Pour les freins constitués des maîtres-cylindres, régulateur, tuyaux, étriers, plaquettes et disques, le règlement sera fondé sur le Règlement Technique.

Les lettres CIK-FIA et le numéro d'homologation figureront en permanence sur les éléments du frein. Ils devront être bien visibles lorsque les freins seront montés sur un châssis.

Quantité minimum pour chaque modèle de frein: 75 kits.

#### 8.4) MOTEURS

##### 8.4.1) Moteurs 2-Temps

Pour tous les moteurs 125 cm<sup>3</sup> homologués:

### Article 8 Homologation Regulations

#### 8.3) BRAKES

All brakes shall be the subject of a homologation, either by the Manufacturer or by a Manufacturer recognised by the CIK-FIA.

~~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. They shall be homologated every three years, with a validity of six years.~~

**There is one homologation session every 3 years. H1 applications must reach the CIK-FIA via the ASN by 1<sup>st</sup> August of the year concerned.**

**Calendar of the procedure:**

- **Homologation numbers before 8 August,**
- **Homologation Forms for 22 August,**
- **Inspections from 15 September to 30 November,**
- **Official list of homologations for 1<sup>st</sup> December.**

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

**It will not be possible to have a late inspection.**

~~It will be authorised to have two Homologation Extensions during the homologation period.~~

~~For brakes comprising master cylinders, regulator, tubes, calipers, pads and disc, the regulations will be based on the Technical Regulations.~~

~~The CIK-FIA letters and the homologation number shall be permanently on the brake elements. They shall be clearly visible when the brakes are fitted to a chassis.~~

~~Minimum quantity for each brake: 75 kits.~~

#### 8.4) ENGINES

##### 8.4.1) 2-Stroke Engines

~~For all homologated 125 cc engines:~~