



JAHRBUCH
SCHWEIZER KARTSPORT

ANNUAIRE
KARTING SUISSE

*Könizstrasse 161
CH-3097 Liebefeld
Tel. +41 (0)31 979 11 11
Fax +41 (0)31 979 11 12
www.motorsport.ch
info@motorsport.ch*



I Organisation und Kalender / Organisation et calendriers

1. Organisation von Kartsportveranstaltungen / Organisation des compétitions de Karting 4
 2. Sportkalender / Calendriers sportifs 5

II Bestimmungen der NSK / Dispositions de la CSN

1. Anwendungsbestimmungen / Dispositions d'application 7
 2. Definitionen und Abkürzungen / Définitions et abréviations 8
 3. Klassifikationsstufen für Kart Veranstaltungen / Degré de classification pour les épreuves de karting... 11
 4. Organisationsbewilligung und Reglemente / Permis d'organisation et règlements 12
 5. Ernennung der Offiziellen / Nomination des officiels 13
 6. Antidoping und Alkohol im Wettbewerb / Antidoping et alcool en compétition 14
 7. Gebühren / Taxes 14

III Lizenzreglemente / Règlements des licences

1. Lizenzreglement der NSK für Kartlizenzen / Règlement de la CSN pour les licences karting..... 15
 2. Lizenzgebühren der NSK / Droits perçus pour les licences de la CSN 20
 3. Internationale Kartlizenzen / Licences internationales de karting..... 20

IV Allgemeine Bestimmungen / Prescriptions générales

A Allgemeine Bestimmungen CIK-FIA + NSK / Prescriptions générales CIK-FIA + CSN 23
B Standardreglement für Kartrennen / Règlement standard pour courses de karting 53
C Verhaltenscodex auf der Kartstrecke / Code de conduite sur circuits de karting 68

**V Sportreglement der Schweizer Kartmeisterschaft
 Règlement sportif du Championnat Suisse de Karting**

1. Sportreglement / Règlement Sportif 71
 2. Allgemeine Pflichten / Obligations générales 71
 3. Grundsatz und Ablauf / Principe et déroulement 71
 4. Wertung / Classements 72
 5. Einschreibung zur Meisterschaft / Inscription au Championnat 73
 6. Zugelassene Fahrer / Pilotes admis 73
 7. Zugelassene Karts und Material / Kart et matériel admis 73
 8. Reifen / Pneumatiques 73
 9. Treibstoff / Carburant 74
 10. Allgemeine Sicherheit / Sécurité générale 75
 11. Ablauf der Meisterschaft / Déroulement du Championnat 75
 12. Werbung / Publicité 75

VI Technisches Reglement / Règlement Technique

1. Einteilung / Classification 81
 2. Definitionen / Définitions 81
 3. Allgemeine Vorschriften / Prescriptions Générales 84
 4. Allgemeine Chassis-Bestimmungen / Règlement général du châssis 88
 5. Allgemeine Motorvorschriften / Règlement général du moteur 96
 6. Homologation, Genehmigung und Kontrollen / Homologation, agréments et contrôles 101
 7. Sicherheitsausrüstung des Fahrers / Equipement de sécurité du pilote 102
 8. Bestimmungen für die Gruppe 1 / Règlement du Groupe 1 104
 9. Bestimmungen für die Gruppe 2 / Règlement du Groupe 2 106
 10. Bestimmungen für die Gruppe 3 / Règlement du Groupe 3 115
 11. Bestimmungen für die Gruppe 4 / Règlement du Groupe 4 124
 12. Besondere Bestimmungen X30 Challenge Switzerland / Règlement spécifique X30 Challenge Switzerland 128
 13. Kaufoption Motoren / Option d'achat moteurs 131

Anhänge und Technische Skizzen / Annexes et dessins techniques

1. Messungen und Toleranzen / Mesures et tolérances 132
 2. Methode zur Messung des Brennraumvolumens / Methode de mesure du volume de la chambre de combustion 134
 3. Messung des Öffnungswinkels / Mesure des angles d'ouvertures 135
 4. Kontrollmagnet für Stahl / Aimant de contrôle pour l'acier 136
 5. Konforme und nicht konforme Zündkerzen / Bougies conformes et non-conformes 137
 6. Kraftstoff, Gemische und Schmiermittel / Carburant, Mélanges et Lubrifiants 138
 7. FIA Kraftstofftests für Karts / Tests de Carburant du Karting FIA 140
 8. FIA Geräuschkontrolle für Kart / Contrôle du Brit du Karting FIA 142
 9. Vertikaler Drucktest der CIK-FIA für die Frontspoiler / Test de poussée verticale du carénage avant CIK-FIA 145
 10. CIK-FIA-Aufkleber für die Hinterachse / Autocollants d'arbre arrière CIK-FIA 146
 11. Technische Skizzen / Dessins Techniques 147

ORGANISATION UND KALENDER / ORGANISATION ET CALENDRIERS

ART 1. ORGANISATION VON KARTSPORT- VERANSTALTUNGEN

1.1 Zuständigkeiten International

- a) Fédération Internationale de l'Automobile (FIA): www.fia.com
b) Commission Internationale de Karting FIA (CIK-FIA): www.fiakarting.com

1.2 Zuständigkeiten National

Die Liste der nationalen Sportbehörden ist auf der CIK-FIA-Website verfügbar: www.fiakarting.com/members-list

1.3 Zuständigkeiten in der Schweiz

Auto Sport Schweiz GmbH
Könizstrasse 161
3097 Liebefeld
Tél. 031 979 11 11
Fax 031 979 11 12
info@motorsport.ch
www.motorsport.ch

1.4 Offizielle

Die Liste der Offiziellen ist beim Sekretariat der ASS erhältlich.

1.5 Pistes / Rennstrecken

1.5.1 Permanente Anlagen

Biesheim (F)	www.megasportkarting.com
Château Gaillard (F)	www.circuitdubuguey.com
Franciacorta (I)	www.franciacortakartingtrack.com
Levier (F)	www.circuitdelenclos.com
Lignières (CH)	www.test-und-trainingtcs.ch
Locarno (CH)	www.karts.ch
Lonato (I)	www.southgardakarting.it
Lyon (F)	www.actua-kart.com
Lyss (CH)	www.kartbahnlyss.ch
Mirecourt (F)	www.freekart88.com
Mulhouse (F)	www.acspcm-karting.fr
Pavia (I)	www.7laghikart.it
Sundgau (F)	www.sundgaukart.com
Valence (F)	www.kartingvalence.com
Vesoul (F)	www.sportkarting.com
Wohlen (CH)	www.kartbahnwohlen.ch

1.5.2 Indoor-Bahnen CH

Bonaduz	www.event-kart.ch
Bassecourt	www.kartingdevelier.ch
Fimmelsberg	www.kartbahn-fimmelsberg.ch
Payerne	www.kartingindoor.ch
Roggwil	www.race-inn.ch
Spreitenbach	www.kart.ch
Sulgen	www.kartbahn-sulgen.ch
Vuiteboeuf	www.kartingvuiteboeuf.ch
Winterthur	www.kart.ch

1.5.3 Nichtpermanente Anlagen

Monthey (CH)	www.kartshow.ch
--------------	--

1.6 Kart Hersteller und Händler

(siehe separate Tabelle «Adressen»)

1. ORGANISATION DES COMPÉTITIONS DE KARTING

1.1. Autorités Sportives Internationales

- a) Fédération Internationale de l'Automobile (FIA): www.fia.com
b) Commission Internationale de Karting FIA (CIK-FIA): www.fiakarting.com

1.2. Autorités Sportives Nationales

La liste des Autorités Sportives Nationales sont disponibles sur le site web de la CIK-FIA: www.fiakarting.com/members-list

1.3. Autorité Sportive Nationale suisse

Auto Sport Suisse Sàrl
Könizstrasse 161
3097 Liebefeld
Tél. 031 979 11 11
Fax 031 979 11 12
info@motorsport.ch
www.motorsport.ch

1.4 Officiels

La liste des officiels peut être consultée auprès du Secrétariat de l'ASS.

1.5 Pistes / Rennstrecken

1.5.1 Pistes permanentes

Biesheim (F)	www.megasportkarting.com
Château Gaillard (F)	www.circuitdubuguey.com
Franciacorta (I)	www.franciacortakartingtrack.com
Levier (F)	www.circuitdelenclos.com
Lignières (CH)	www.test-und-trainingtcs.ch
Locarno (CH)	www.karts.ch
Lonato (I)	www.southgardakarting.it
Lyon (F)	www.actua-kart.com
Lyss (CH)	www.kartbahnlyss.ch
Mirecourt (F)	www.freekart88.com
Mulhouse (F)	www.acspcm-karting.fr
Pavia (I)	www.7laghikart.it
Sundgau (F)	www.sundgaukart.com
Valence (F)	www.kartingvalence.com
Vesoul (F)	www.sportkarting.com
Wohlen (CH)	www.kartbahnwohlen.ch

1.5.2 Pistes indoor CH

Bonaduz	www.event-kart.ch
Bassecourt	www.kartingdevelier.ch
Fimmelsberg	www.kartbahn-fimmelsberg.ch
Payerne	www.kartingindoor.ch
Roggwil	www.race-inn.ch
Spreitenbach	www.kart.ch
Sulgen	www.kartbahn-sulgen.ch
Vuiteboeuf	www.kartingvuiteboeuf.ch
Winterthur	www.kart.ch

1.5.3 Pistes non-permanentes

Monthey (CH)	www.kartshow.ch
--------------	--

1.6 Constructeurs et marchands

(voir tableau séparé «Adresses»)

2. SPORTKALENDER

2.1 Internationaler Sportkalender CIK-FIA

Der Internationale Sportkalender CIK-FIA wird auf der CIK-Website veröffentlicht: www.fiakarting.com/competition-list

2.2 Nationaler Sportkalender ASS

Der Nationale Sportkalender ASS wird auf der ASS-Website veröffentlicht:

www.motorsport.ch/de/kartспорт/rennkalendar

2.3 Reglement zur Einschreibung von Veranstaltungen

Bestimmungen und Fristen

2.3.1 Organisatoren, welche eine Veranstaltung im Nationalen Sport Kalender der NSK einschreiben möchten, müssen dies schriftlich und mit dem offiziellen Einschreibeformular (erhältlich beim Sekretariat ASS oder auf der Website www.motorsport.ch innerhalb folgender Fristen machen:

- INT / NAT / REG-Rennen:
bis zum 7. Februar des laufenden Jahres
- Clubveranstaltungen:
bis zu 6 Wochen vor dem Veranstaltungstermin

2.3.2 Die Einschreibung wird durch Zustellung des vorläufigen Kalenders bestätigt, der in jeder der in Artikel 2.3.1 genannten Fristen ausgestellt wird. Die anfallenden Einschreibengebühren werden dem Veranstalter in Rechnung gestellt.

2.3.3 Für jede Änderung des Datums einer regelkonform eingeschriebenen Veranstaltung nach dem 15. März des laufenden Jahres (INT / NAT / REG-Veranstaltungen) bzw. weniger als 6 Wochen vor dem Datum einer Club Veranstaltung wird eine zusätzliche Gebühr (die der Hälfte der Grundgebühr entspricht) in Rechnung gestellt. Für die qualitativen Rennen für eine Meisterschaft oder eines Nationalen Pokals kann ein solcher Terminwechsel nur bis zum 15. März des laufenden Jahres stattfinden. Andernfalls würde das betreffende Rennen (mit Ausnahme von Fällen höherer Gewalt), seinen qualifizierenden Ereignisstatus verlieren.

2.3.4 Im Fall einer verspäteten Anmeldung oder verspäteter Terminänderung (Art. 2.3.1 und 2.3.3) haben die zum gewünschten Termin angemeldeten Veranstalter ein Vetorecht. Dieses Vetorecht gilt jedoch nicht für eine Veranstaltung mit höherem Status.

2.3.5 Ein Streckenwechsel darf nur innerhalb eines Zeitraums von maximal zwei Monaten vor dem Veranstaltungstermin erfolgen und unterliegt einer zusätzlichen Gebühr von CHF 300.--.

2.3.6 Für die Annullierung einer regelkonform eingeschriebenen Veranstaltung, die weniger als 1 Monat vor dem Veranstaltungstermin erfolgt, wird eine zusätzliche Gebühr (die der Hälfte der Grundgebühr entspricht) erhoben. Jegliche Absage eines qualitativen Rennens für eine Meisterschaft / Trophäe / ASS-Cup Veranstaltung nach dem 15. März des laufenden Jahres wird als Handlung angesehen, die den Interessen des Motorsports schaden und zu einem Disziplinarverfahren führen kann im Sinne des NSK / ISG. Mit Ausnahme von durch die NSK anerkannten Fällen höherer Gewalt.

2. CALENDRIERS SPORTIFS

2.1 Calendrier Sportif International CIK-FIA

Le Calendrier Sportif International CIK-FIA est publié sur le site web de la CIK: www.fiakarting.com/competition-list

2.2 Calendrier Sportif National ASS

Le Calendrier Sportif National de l'ASS est publié sur le site web de l'ASS:

www.motorsport.ch/fr/kart/calendrierdescourses

2.3 Règlement pour l'inscription des épreuves

Prescriptions de forme et délais

2.3.1 Les organisateurs désirant inscrire une épreuve au Calendrier Sportif National de la CSN en feront la demande par écrit, au moyen du formulaire d'inscription officiel (disponible auprès du Secrétariat de l'ASS ou sur le site web www.motorsport.ch), dans les délais suivants:

- Épreuves INT / NAT / REG:
jusqu'au 7 février de l'année en cours
- Épreuves Club:
jusqu'à 6 semaines avant la date de l'épreuve

2.3.2 La réception des inscriptions sera confirmée par l'envoi du calendrier provisoire établi à chacune des dates limites de l'art. 2.3.1. Les droits d'inscription dus seront facturés à l'organisateur.

2.3.3 Tout changement de date d'une épreuve régulièrement inscrite, effectué après le 15 mars de l'année en cours (épreuves INT / NAT / REG), respectivement moins de 6 semaines avant la date de l'épreuve (épreuves Club), sera soumis à un droit supplémentaire correspondant à un demi-droit de base. Pour les épreuves qualificatives d'un Championnat ou Coupe national, un tel changement de date ne pourra intervenir que jusqu'au 15 mars de l'année en cours, faute de quoi, sauf en cas de force majeure, l'épreuve en question perdrait son statut d'épreuve qualificative.

2.3.4 Dans le cas d'une inscription tardive ou d'un changement de date hors-délais (art. 2.3.1 et 2.3.3), les organisateurs inscrits à la date sollicitée auront un droit de veto. Toutefois, ce droit de veto n'est pas applicable contre une épreuve de statut supérieur.

2.3.5 Tout changement de piste ne pourra intervenir que dans un délai n'excédant pas deux mois avant la date de l'épreuve et sera soumis à un droit supplémentaire de CHF 300.--.

2.3.6 Toute annulation d'une épreuve régulièrement inscrite, effectuée dans un délai inférieur à 1 mois avant la date de la manifestation, sera soumise à un droit supplémentaire correspondant à un demi-droit de base.

Toute annulation d'une épreuve qualificative de Championnat/Trophée/Coupe de l'ASS, effectuée après le 15 mars de l'année en cours, sera considérée comme une action de nature à nuire aux intérêts du sport automobile et pourra entraîner toute procédure disciplinaire au sens du CSI/RSN. Sont exclus les cas de force majeure reconnus par la CSN.

ADRESSES / ADRESSEN KARTING

Advance Karting

Alfred Weibel
Bahnhofstrasse 4
8360 Eschlikon
071 971 10 60
info@expritkart.ch

IBEA Carburettor

Aebi Lorenz
Birkenweg 11a
2543 Lengnau
032 652 40 78
ibea.carburettor@bluewin.ch

Innovate Competition

Exprit Kart GmbH
Lagrotteria Agostino
Büfelderstrasse 1
8370 Sirmach
071 971 10 60, 078 691 39
info@expritkart.ch

Kart Longhi Sagle

Longhi Giovanni
Via 5. Maria 19
6596 Gordola
091 745 44 55
info@karts.ch
www.karts.ch

Kartbahn Kappelen AG

Von Aesch Yves
Lyssstrasse 31
3273 Kappelen
032 392 22 33
info@kartbahnlyss.ch
www.kartbahnlyss.ch

Kart Shop Carigiet AG

Carigiet Nico
Heuelstrasse 1
8153 Rümlang
044 817 27 03
info@kartshop.ch
www.kartshop.ch

KartBox GmbH

Wenger Kurt
Alte Lyss-Strasse 12
3270 Aarberg
076 382 72 66
info@kartbox.ch
www.kartbox.ch

Kartbahn Wohlen AG

Gründlistrasse 17
5622 Waltenschwil
056 622 36 47
info@kartbahnwohlen.ch
www.kartbahnwohlen.ch

Karting Team Saeba

Quinteiro Pablo
Rue des Meillerettes 7
CH-1920 Martigny
079 827 77 82
info@karting-saeba.ch

Kartteam Meier GmbH

Meier Daniel
Eichbühl 8
6246 Altishofen
062 756 56 44,
079 335 91 45
info@kartteam.ch
www.kartteam.ch

MH Racing GmbH

Hubler Martin
Winterhaldenstrasse 18
CH-3627 Heimberg
079 369 29 76
mhracinggmbh@hotmail.com

Spirit Karting AG

Allemann Ken
Sonnengutstrasse 8
5620 Bremgarten
056 640 06 20
info@spirit.karting.ch
www.spirit-karting.ch

Swiss Hutless Karts AG

Gurtner Niklaus
Grenzstrasse 31
3250 Lyss
T 032 384 84 84
F 032 384 40 57
info@swisshutless.com
www.swisshutless.com

The Kart Company

Vokinger Jürg
Alte Lyss-Strasse 12
3270 Aarberg
032 389 55 10
info@kartcompany.ch
www.kartcompany.ch

II BESTIMMUNGEN DER NSK /
DISPOSITIONS DE LA CSN**1. ANWENDUNGSBESTIMMUNGEN****1.1 Frühere Bestimmungen**

Mit dem Inkrafttreten dieses Jahrbuches sind sämtliche bis und mit dem Vorjahr auf dem Zirkularweg erschienenen Bestimmungen aufgehoben.

1.2 Anwendung der Reglemente

Für alle Kart Veranstaltungen die von der Sportbehörde der Nationalen Sportkommission von Auto Sport Schweiz abhängig sind, gelten das Internationale Sportgesetz des Internationalen Automobilverbandes und die internationalen Bestimmungen der Internationalen Kartkommission FIA ihre Gesamtheit vorbehaltlich der in diesem Jahrbuch veröffentlichten Anpassungen und Einzelheiten, die die Besonderheiten des Kartsport auf nationaler Ebene berücksichtigen.

1.3 Änderung der Vorschriften

Die NSK hat das Recht, die Vorschriften dieses Jahrbuchs jederzeit zu ändern oder zu ergänzen.

Die Publikation des Nationalen Sportkalenders der NSK sowie Änderungen und Anpassungen der Vorschriften im vorliegenden Jahrbuch werden bei Veröffentlichung auf der Internetseite des ASS www.motorsport.ch und/oder in den NSK-Mitteilungen als offiziell und wirksam angesehen.

1.4 Urtext

Dieses Jahrbuch wurde auf Französisch und Deutsch verfasst. Im Falle von Streitigkeiten über seine Auslegung gilt ausschließlich der französische Text als offizieller Text. Im Falle von Streitigkeiten bezüglich der Auslegung der Bestimmungen dieses Jahrbuch ist nur die Nationale Sportkommission von Auto Sport Schweiz befugt, unbeschadet des Berufungsrechts, eine Entscheidung gemäß ISG zu treffen.

1.5 Genehmigung und Inkrafttreten

Der Inhalt dieses Jahrbuches ist die Zusammenfassung der bereits bestehenden Beschlüsse der NSK. Es tritt am 1. Januar des dafür bestimmten Jahres in Kraft.

1. DISPOSITIONS D'APPLICATION**1.1 Dispositions antérieures**

L'entrée en vigueur du présent annuaire annule toutes les dispositions publiées par voie de circulaire jusqu'à l'année précédente comprise.

1.2 Application des règlements

Pour toutes les Compétitions de karting dépendant de l'autorité sportive de la Commission Sportive Nationale d'Auto Sport Suisse, le Code Sportif International de la Fédération Internationale de l'Automobile et la réglementation internationale de la Commission internationale de Karting-FIA sont applicables dans leur intégralité, sous réserve des adaptations et précisions publiées dans le présent annuaire qui tiennent compte des spécificités du karting sur le plan national.

1.3 Modifications des prescriptions

La CSN a le droit de modifier ou de compléter en tout temps les prescriptions du présent annuaire.

La publication du Calendrier Sportif National de la CSN et des modifications ou compléments aux prescriptions du présent annuaire est considérée comme officielle et effective dès parution sur le site web de l'ASS www.motorsport.ch et/ou au Communications de la CSN.

1.4 Texte original

Le présent annuaire a été rédigé en français et en allemand. En cas de contestation sur son interprétation, le texte français sera seul considéré comme texte officiel. En cas de différend relatif à l'interprétation des dispositions du présent annuaire, seule la Commission Sportive Nationale d'Auto Sport Suisse est qualifiée pour prendre une décision, sans préjudice du droit d'appel, conformément au Code.

1.5 Approbation et entrée en vigueur

Le contenu du présent annuaire constitue la synthèse des décisions de la CSN déjà en vigueur. Il entre en vigueur le 1er janvier de l'année pour laquelle il est prévu.

2. DEFINITIONEN UND ABKÜRZUNGEN

Die nachstehend aufgeführten Begriffe und Abkürzungen ergänzen die Definitionen im Internationalen Sportgesetz und die Definitionen und Klassifikationen des Kartsports der CIK-FIA (veröffentlicht auf ihrer Website <https://www.fiakarting.com/page/sporting-regulations>).

2.1 Abkürzungen

ASN	Nationale Sporthoheit
ASS	Auto Sport Schweiz GmbH (Sporthoheit der Schweiz)
CIK-FIA	Commission Internationale de Karting-FIA
Code	Internationales Sportgesetz der FIA
DK	Disziplinarkommission
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
GF	Genehmigungsformular
HB	Homologationsblatt
HR	Homologationsreglement
IBG	Internationales Berufungsgericht der FIA
INT	International
ISG	Internationales Sportgesetz der FIA
KAP	Kapitel
KAT	Kategorie
NAT	National
NBG	Nationales Berufungsgericht der ASS
NPEA/NI	Nationale Veranstaltung mit genehmigter ausländischer Beteiligung. (NI nur im Kalender)
NSK	Nationale Sport Kommission
NSR	Nationales Sportreglement der ASS
OK	CIK-FIA Meisterschaft gemäss besonderen Bestimmungen OK
OK-Junior	CIK-FIA Meisterschaft gemäss besonderen Bestimmungen OK-Junior
RD	Renndirektor
REG	Regional
RL	Rennleiter
SK	Sportkommissar
SKJ	Schweizer Kartsport Jahrbuch
SKM	Schweizer Kart Meisterschaft
SR	Sportliches Reglement
STK	Streckenkommissar
TK	Technischer Kommissar
TR	Technisches Reglement
TZ N°	Technische Zeichnung

Der Begriff «Teilnehmer» umfasst jedermann ernennt als Bewerber oder Fahrer.

2.2 Definitionen

Kart

Ein Kart ist ein einsitziges Landfahrzeug ohne Dach oder Fahrgastraum, ohne Federung, mit oder ohne Karosserie, das mit 4 nicht ausgerichteten Rädern ausgestattet ist die in Bodenkontakt sind, wobei die beiden Vorderräder das Fahren gewährleisten und die beiden Hinterräder durch eine einteilige Achse miteinander verbunden sind, zur Fortbewegung. Die Hauptteile sind das Fahrgestell (einschließlich der Karosserie), die Reifen und der Motor.

Datenverarbeitung

System, mit oder ohne Speicher, das auf einem Kart installiert ist und dem Fahrer oder dem Team während oder nach dem Rennen das Lesen, Anzeigen, Erfassen, Aufzeichnen oder Übertragen von Informationen ermöglicht

Telemetrie

Datenübertragung zwischen einem fahrenden Kart und einer externen Einheit

2. DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

Les définitions et abréviations indiquées ci-après sont complémentaires aux définitions contenues dans le Code Sportif International et aux définitions et classifications de karting de la CIK-FIA (publiées sur son site web <https://www.fiakarting.com/page/sporting-regulations>).

2.1 Abréviations

AKS	Annuaire Karting Suisse
ASN	Autorité Sportive Nationale
ASS	Auto Sport Suisse Sarl (Autorité Sportive Suisse)
CAI	Cour d'Appel Internationale de la FIA
CAT	Catégorie
CHAP	Chapitre
CIK-FIA	Commission Internationale de Karting-FIA
CD	Commission Nationale de Discipline de l'ASS
Code	Code Sportif International de la FIA
CP	Commissaire de piste
CS	Commissaire Sportif
CSI	Code Sportif International de la FIA
CSK	Championnat Suisse Karting
CSN	Commission Sportive Nationale de l'ASS
CT	Commissaire Technique
DC	Directeur de Course
DE	Directeur d'Epreuve
DT N°	Dessin Technique
FA	Fiche d'agrément
FH	Fiche d'homologation
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
INT	International(e)
NAT	National(e)
NPEA/NI	Épreuve Nationale à Participation Étrangère Autorisée (NI seulement dans le calendrier)
OK	Championnat de la CIK-FIA selon le Règlement général OK
OK-Junior	Championnat de la CIK-FIA selon le Règlement Spécifique OK-Junior
REG	Régional
RH	Règlement d'Homologation
RS	Règlement Sportif
RSN	Règlement Sportif National de l'ASS
RT	Règlement Technique
TAN	Tribunal d'Appel National de l'ASS

Le terme «participant» englobe toute personne désignée par ailleurs sous les termes «Concurrent» ou «Pilote».

2.2 Définitions

Kart

Un kart est un véhicule terrestre monoplace, sans toit ni habitacle, sans suspension, avec ou sans carrosserie, équipé de 4 roues non alignées qui sont en contact avec le sol, dont les 2 avant assurent la conduite et les 2 arrière, reliées par un essieu monobloc, la locomotion.

Les parties principales sont le châssis (carrosserie comprise), les pneumatiques et le moteur.

Acquisition de données

Tout système, à mémoire ou non, installé sur un kart, permettant au Pilote ou à l'équipe, pendant ou après la course, de lire, indiquer, acquérir, enregistrer ou transmettre toute information.

Télémetrie

Transmission de données entre un kart en mouvement et une entité extérieure.

Maximum

Größter Wert der von einer variablen Menge erreicht wird; Obergrenze

Minimum

Kleinster Wert, der von einer variablen Menge erreicht wird. untere Grenze

Klasse

Fahrzeuggruppe, bestimmt nach Hubraum oder anderen Unterscheidungskriterien.

Gruppe

Gruppe 1 = Karts, die speziell für den Wettbewerb bestimmt sind und von denen nur die Motoren entweder homologiert oder von Homologationen abgeleitet oder genehmigt sind.

Gruppe 2 und 3 = Karts, bei denen auf Wunsch des Herstellers eine bestimmte Anzahl identischer Materials (Fahrgestell, Motoren, Reifen, Vergaser, Zündungen, Kupplungen, Auspuffanlagen, Bremsen und Karosserie) in einer Serie in einem vorgegebenen Zeitraum hergestellt wurde und für den normalen Verkauf an Kunden bestimmt ist. Die Materialien müssen gemäß ihrem Homologationsblatt verkauft werden.

Kategorien

Klassierung von Karts nach ihren technischen Merkmalen und den Zulassungsbedingungen ihrer Fahrer.

Hersteller

Die natürliche oder juristische Person, die eine gültige CIK-FIA Homologation oder eine CIK-FIA-Zulassung besitzt.

Marken

Bezeichnung, die ein Hersteller einem Produkt gibt und mit der ein oder mehrere Modelle, Typen oder Versionen gemeint sind.

Technischer Delegierter

Der von der CIK-FIA ernannte Technische Delegierte ist für die Technischen Kontrollen verantwortlich und hat volle Autorität über die Nationalen Technischen Kommissare.

Renndirektor

Der Renndirektor hat volle Befugnisse in den folgenden Bereichen und der Rennleiter darf nur mit der ausdrücklichen Zustimmung des Renndirektors entsprechende Anweisungen geben:

- Überwachung des Trainingsablaufs und des Rennens, die Einhaltung des Zeitplans und, wenn er es für notwendig hält, den Sportkommissaren Vorschläge zur Änderung des Zeitplans gemäß dem Code und dem Sportlichen Reglement unterbreiten;
- jedes Kart gemäß dem Code und dem Sportlichen Reglement anzuhalten;
- das Training oder Rennen gemäß dem Sportlichen Reglement zu stoppen oder zu neutralisieren, wenn er dessen Fortsetzung für gefährlich hält und sicherzustellen, dass der Neustart gemäß dem Verfahren erfolgt;
- Startprozedur;
- das Briefing leiten

Finalphase

Rennen, die nach den Qualifikationsläufen ausgetragen werden und je nach Lauf des Wettbewerbs oder der Meisterschaft Vor-Final(e) und/oder Final(e) oder Race 1 und Race 2 genannt werden.

Service Park Start

Bereich zwischen Fahrerlager und Vorstart mit beschränktem Zugang vor dem Offiziellen Freien Training, dem Zeittraining und den Rennen der Finalphase, in dem autorisierte Fahrer mit je einem Mechaniker Zugang haben. Das Arbeiten am Kart ist erlaubt.

Maximum

Valeur la plus grande atteinte par une quantité variable; limite supérieure.

Minimum

Valeur la plus petite atteinte par une quantité variable; limite inférieure.

Classe

Groupement de véhicules déterminé par leur cylindrée moteur ou par d'autres critères de distinction.

Groupe

Groupe 1 = karts spécialement destinés à la Compétition et dont seuls les moteurs sont soit homologués, soit dérivés des homologations, soit agréés.

Groupe 2 et 3 = karts au sujet desquels a été constatée, à la demande des Constructeurs, la fabrication en série d'un certain nombre de matériels identiques (châssis, moteurs, pneumatiques, carburateurs, allumages, embrayages, échappements, freins et carrosseries) dans une période de temps donnée et destinés à la vente normale à la clientèle. Les matériels doivent être vendus conformes à leur Fiche d'Homologation.

Catégories

Classification de karts en fonction de leurs caractéristiques techniques et des conditions d'admission de leurs Pilotes.

Constructeur

La personne physique ou morale détentrice d'une homologation CIK-FIA ou d'un agrément CIK-FIA en cours de validité.

Marque

Dénomination donnée par un Constructeur à un produit et par laquelle on comprend un ou plusieurs modèles, types ou versions.

Délégué Technique

Le Délégué Technique désigné par la CIK-FIA est responsable des Vérifications Techniques et a pleine autorité sur les Commissaires Techniques nationaux.

Directeur d'Epreuve

Le Directeur d'Epreuve disposera des pleins pouvoirs pour les matières suivantes et le Directeur de Course ne pourra donner des ordres s'y rapportant qu'avec l'accord exprès du Directeur d'Epreuve:

- contrôler le déroulement des Essais et de la Course, le respect de l'horaire et s'il le juge nécessaire émettre toute proposition aux Commissaires Sportifs pour modifier les horaires conformément au Code et au Règlement Sportif;
- arrêter tout kart conformément au Code et au Règlement Sportif;
- arrêter ou neutraliser le déroulement des Essais ou de la Course conformément au Règlement Sportif s'il estime leur poursuite dangereuse, et assurer que le nouveau départ s'effectue conformément à la procédure;
- la procédure de départ;
- diriger le Briefing

Phase finale

Courses succédant aux Manches Qualificatives, appelées selon le déroulement de la Compétition ou du Championnat considéré, Pré-Finale(s) et/ou Finale, ou Course 1 et Course 2.

«Parc d'Assistance Départ»

Zone entre le Paddock et la Pré-Grille à accès restreint où le Pilote et un seul de ses Mécaniciens sont autorisés, avant les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Courses de la phase finale. Le travail sur le kart est autorisé.

Service Park Ziel

Bereich zwischen Strecke und Paddock mit beschränktem Zugang nach dem Offiziellen Freien Training, dem Zeittraining und den Rennen der Finalphase (Bereich Parc Fermé), in dem autorisierte Fahrer mit je einem Mechaniker Zugang haben. Das Arbeiten am Kart ist, ausser unter Anweisung eines Technischen Kommissars, nicht erlaubt

Vorstart

Der Bereich zwischen dem Servicepark Start und der Strecke. Der Bereich / die Passage, die zur Startlinie führt. Die gerade Start Linie.

Jegliche Arbeit am Kart, mit Ausnahme des Reifendrucks, welcher durch den Piloten oder seinen Mechaniker mit dem eigenen Manometer durch rauslassen der Luft verändert werden darf, ist verboten.

Reparaturzone

Zone in der Nähe des Vorstarts und des Service Park Ziel mit Zugang für Piloten von und zu der Strecke. Arbeiten am Kart durch den Piloten und/oder seinen Mechaniker sind erlaubt.

Homologation

Offizielle Bestätigung der CIK-FIA oder ASS (Nationale Sportlichkeit) dass ein bestimmtes Bauteil oder Fahrzeug in ausreichender Stückzahl hergestellt wurde, das ausreicht, um in die Kategorien dieser Vorschriften eingestuft zu werden. Der Homologationsantrag muss der CIK-FIA vom ASN des Landes, in dem das Material gebaut wurde, vorgelegt werden und führt zur Erstellung eines Homologationsblatts. Es muss in Übereinstimmung mit den von der CIK-FIA festgelegten Homologationsbestimmungen erstellt werden. Jeder Hersteller, der eine Homologation seiner Modelle wünscht, muss sich verpflichten, die Vorschriften einzuhalten.

Homologationsblatt

Jedes von der CIK-FIA oder dem ASS genehmigte Modell eines Fahrgestells, Motors oder einer Ausrüstung muss Gegenstand eines Beschreibungsformulars sein, genannt Homologationsblatt auf dem die Merkmale angegeben sind, anhand derer sich das Modell identifizieren lässt.

Das Vorlegen des Homologationsblattes bei der Technischen Kontrollen und / oder vor dem Start kann von den Veranstaltern verlangt werden, die berechtigt sind, die Teilnahme des Teilnehmers bei Nichtvorlage zu verweigern.

Bei Lieferung seinem Material ist der Hersteller verpflichtet, das entsprechende Homologationsblatt auszustellen.

Beschreibung: Ein Homologationsblatt setzt sich wie folgt zusammen:

- 1) Ein Basisblatt, das das Basismodell beschreibt.
- 2) Möglicherweise eine Reihe zusätzlicher Blätter, die die Erweiterungen der Genehmigung beschreiben.

Serie

Eine Serie wird durch eine Reihe von sportlichen und technischen Elementen definiert, die sie regeln.

Zone

Eine Zone ist eine Ad-hoc-Gruppe von mindestens zwei ASN, die mit der jährlichen Zustimmung der FIA-Generalversammlung einen oder mehrere Wettbewerbe und/oder Meisterschaften veranstalten, die für Teilnehmer aus allen Ländern der Zone offen sind (siehe Artikel 2.3 des Internationalen FIA-Sportgesetzes).

«Parc Arrivée»

Zone entre la piste et le Paddock à accès restreint où le Pilote et un seul de ses Mécaniciens sont autorisés, après les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et courses de la phase finale (Aire du Parc Fermé). Aucun travail n'est autorisé sur le kart sauf sur avis du Délégué Technique.

«Pré-grille»

La zone située entre le «Parc d'Assistance Départ» et la piste. La zone / le passage menant à la Ligne de Départ. La ligne droite du Départ.

Aucun travail n'est autorisé sur le kart, à l'exception des pressions de pneus, qui peuvent être ajustées par le Pilote ou son Mécanicien à l'aide de leur propre manomètre en laissant sortir uniquement l'air.

«Aire de réparation»

Aire proche de la «Pré-Grille» et du «Parc Arrivée» avec un accès pour les pilotes de et vers la piste. Le Pilote et/ou son Mécanicien sont autorisés à travailler sur le kart.

Homologation

C'est la constatation officielle par la CIK-FIA ou l'ASS qu'un modèle de châssis, de moteur ou de matériel déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les catégories du présent règlement.

La demande d'homologation doit être présentée à la CIK-FIA par l'ASN du pays de construction du matériel et donner lieu à l'établissement d'une Fiche d'Homologation.

Elle doit être établie en respectant le Règlement d'Homologation établi par la CIK-FIA. Tout Constructeur désirant faire homologuer son ou ses modèle(s) devra s'engager à en respecter les prescriptions.

Fiches d'Homologation

Tout modèle de châssis, de moteur ou de matériel homologué par la CIK-FIA [ou l'ASS] doit faire l'objet d'une fiche descriptive dite Fiche d'Homologation, sur laquelle sont indiquées les caractéristiques permettant d'identifier ledit modèle.

La présentation des Fiches au Contrôle Technique et/ou avant le départ pourra être exigée par les Organisateurs qui seront en droit de refuser la participation du Concurrent en cas de non présentation.

Lors de la livraison de son matériel, le Constructeur est tenu de délivrer la Fiche d'Homologation correspondante.

Description: une Fiche d'Homologation se décompose de la façon suivante :

- 1) Une Fiche de base décrivant le modèle de base.
- 2) Eventuellement un certain nombre de feuilles supplémentaires décrivant des extensions d'homologation.

Série

Une Série est définie par un ensemble d'éléments sportifs et techniques la régissant.

Zone

Une zone est un groupe ad hoc d'au moins deux ASN qui, avec l'accord annuel de l'Assemblée Générale de la FIA, organisent une ou plusieurs Compétitions et/ou championnats ouverts aux Concurrents de tous les pays de la zone (voir Article 2.3 du Code Sportif International FIA).

3. KLASSIFIKATIONSSTUFEN VON KART VERANSTALTUNGSTYPEN**3.1 Club****3.1.1 Rennen**

Veranstaltungen, die von einem oder höchstens drei Clubs organisiert werden. Keine Qualifikation für eine Nationale Wertung (Meisterschaften, Pokale, Trophäen oder Serien).

3.1.2 Zugelassene Teilnehmer

Die Piloten müssen Mitglied in einem der organisierenden Clubs sein und den Jahresbeitrag für das laufende Jahr bezahlt haben. Die Piloten müssen über eine vom ASS ausgestellten Club Lizenz oder, vom Veranstalter gewählten höher eingestuftes Kart Lizenz verfügen. Teilnahmberechtigt sind auch Schweizerinnen und Schweizer mit einer ausländischen Lizenz (Art. 2.3.8.d NSR).

Der Veranstalter kann auch die Teilnahme von ausländischen Teilnehmern und Fahrern, die Inhaber von einer von der FIA anerkannten ASN ausgestellten Kart Lizenz sind, mit vorgängiger Bewilligung dieser ASN (Art. 2.3.7 ISG), zulassen.

3.1.3 Zugelassene Karts und Material

Teilnahmberechtigt sind alle Karts, welche für die Altersklasse des Piloten zugelassen sind.

3.2 Regional**3.2.1 Rennen**

Veranstaltungen die von einem oder mehreren Clubs oder Gemeinschaften organisiert werden. Keine Qualifikation für eine Nationale Wertung (Meisterschaften, Pokale, Trophäen oder Serien).

3.2.2 Zugelassene Teilnehmer

Die Piloten müssen über eine vom ASS ausgestellten Club Lizenz oder eine höher eingestufte Kartlizenz verfügen. Teilnahmberechtigt sind auch Schweizerinnen und Schweizer mit einer ausländischen Lizenz (Art. 2.3.8.d NSR).

Der Veranstalter kann auch die Teilnahme von ausländischen Teilnehmern und Fahrern, die Inhaber von einer von der FIA anerkannten ASN ausgestellten Kart Lizenz sind, mit vorgängiger Bewilligung dieser ASN (Art. 2.3.7 ISG), zulassen.

3.2.3 Zugelassene Karts und Material

Teilnahmberechtigt sind alle Karts, welche für die Altersklasse des Piloten zugelassen sind.

3.3 National**3.3.1 Rennen**

Alle Arten von Veranstaltungen. Mögliche Qualifikation für Meisterschaften (= NAT+), Trophäen (= NAT+) oder nationale Cups (einschliesslich Markenpokale und andere von der NSK anerkannte Serien).

3.3.2 Zugelassene Teilnehmer

Bewerber und Fahrer müssen über eine vom ASS ausgestellte NAT- oder INT-Kartlizenz verfügen.

Teilnahmberechtigt sind auch Schweizerinnen und Schweizer mit einer ausländischen Lizenz (Art. 2.3.8.d NSR).

Au den NPEA-Veranstaltungen (= NI/NI+) dürfen auch ausländische Bewerber und Fahrer teilnehmen, die Inhaber einer Kart Lizenz mit NAT- oder INT-Stufe sind, die von einer von der FIA anerkannten ASN ausgestellt wurde, mit vorgängiger Bewilligung dieser ASN (Art. 2.3.7 ISG).

3. DEGRÉ DE CLASSIFICATION POUR LES ÉPREUVES SPORTIVES DE KARTING**3.1 Club****3.1.1 Épreuves**

Épreuves organisées par un ou au maximum trois clubs. Aucune qualification pour un classement de portée nationale (championnats, coupes, trophées ou séries).

3.1.2 Participants admis

Les pilotes doivent être membres d'un des clubs organisateurs et avoir payé la cotisation de l'année en cours.

Les pilotes doivent être titulaires d'une licence de karting de degré Club ou de degré supérieur au choix de l'organisateur, délivrée par l'ASS.

Sont également admis à participer les citoyens suisses titulaires d'une licence étrangère (art. 2.3.8.d RSN).

L'organisateur peut également admettre la participation de concurrents et pilotes étrangers, titulaires d'une licence de karting délivrée par une ASN reconnue par la FIA, avec l'autorisation préalable de cette ASN (art. 2.3.7 CSI).

3.1.3 Kart et matériel admis

Sont admis à participer tous les karts autorisés pour la classe d'âge du pilote.

3.2 Régional**3.2.1 Épreuves**

Épreuves organisées par un ou plusieurs clubs ou groupements sportifs. Aucune qualification pour un classement de portée nationale (championnats, coupes, trophées ou séries).

3.2.2 Participants admis

Les pilotes doivent être titulaires d'une licence de karting de degré Club ou de degré supérieur, délivrée par l'ASS.

Sont également admis à participer les citoyens suisses titulaires d'une licence étrangère (art. 2.3.8.d RSN).

L'organisateur peut également admettre la participation de concurrents et pilotes étrangers, titulaires d'une licence de karting délivrée par une ASN reconnue par la FIA, avec l'autorisation préalable de cette ASN (art. 2.3.7 CSI).

3.2.3 Kart et matériel admis

Sont admis à participer tous les karts autorisés pour la classe d'âge du pilote.

3.3 National**3.3.1 Épreuves**

Tous types d'épreuves. Qualification éventuelle pour des championnats (=NAT+), trophées (=NAT+) ou coupes nationaux (incl. coupes de marques et autres distinctions reconnues par la CSN).

3.3.2 Participants admis

Les concurrents et pilotes doivent être titulaires d'une licence de karting de degré NAT ou INT, délivrée par l'ASS.

Sont également admis à participer les citoyens suisses titulaires d'une licence étrangère (art. 2.3.8.d RSN).

Dans les épreuves NPEA (=NI/NI+) sont également admis à participer les concurrents et pilotes étrangers, titulaires d'une licence de karting de degré NAT ou INT délivrée par une ASN reconnue par la FIA, avec l'autorisation préalable de cette ASN (art. 2.3.7 CSI).

3.3.3 Zugelassene Karts und Material

Teilnahmeberechtigt sind alle Karts, welche für die Altersklasse des Piloten zugelassen sind.

3.4 International**3.4.1** Rennen

Alle Arten von Veranstaltungen.

Mögliche Qualifikation für und internationale Meisterschaften und Trophäen der CIK-FIA (=INT+) sowie nationale (einschliesslich Markenpokale und anderer vom NSK anerkannter Serien)

3.4.2 Zugelassene Teilnehmer

Bewerber und Fahrer müssen über eine vom ASS ausgestellte NAT- oder INT-Kartlizenz verfügen.

Ausländische Bewerber und Fahrer müssen im Besitz einer INT-Kartlizenz sein, die von einer von der FIA anerkannten ASN ASN ausgestellt wurde, mit vorgängiger Bewilligung dieser ASN (Art. 2.3.7 ISG).

3.4.3 Zugelassene Karts und Material.

Teilnahmeberechtigt sind alle Karts, die den Bestimmungen der CIK-FIA entsprechen, sofern die CIK-FIA nicht ausdrücklich darauf verzichtet.

4. ORGANISATIONSBEWILLIGUNG UND REGLEMENTE

4.1 Alle Schweizer Kart Veranstaltungen die im In- oder Ausland stattfindenden (Club -, Regional -, National sowie Cups, Trophäen, Serien, Demonstrationen und andere) benötigen eine Organisationsbewilligung der NSK und müssen im Nationalen Sportkalender der NSK eingetragen sein (siehe Kap. 1.2 SKJ). Wenn die Veranstaltung im Ausland stattfindet, muss der Organisator die vorherige Zustimmung der ASN des betreffenden Landes einholen.

4.2 Der Antrag für eine Organisationsbewilligung muss vor der Veröffentlichung der Ausschreibung gemäß Art. 3 ISG/NSR zusammen mit der Bescheinigung der Haftpflichtversicherung der Veranstaltung an das ASS Sekretariat gesendet werden.

4.3 Jeder Antrag einer Organisationsbewilligung der nicht den Vorschriften des ISG / NSR entspricht, wird vom der NSK abgelehnt

4.4 Die Ausschreibung einer Schweizer Kart- Veranstaltung (Club-, Regional-, National sowie Cups, Trophäen, Serien, Demonstrationen und andere) muss in Übereinstimmung mit dem Standardreglement für Kartrennen sein und von der NSK vor seiner Veröffentlichung genehmigt werden.

4.5 Alle Ausschreibungen, Offizielle Programmhefte und Nennformulare die sich auf eine Schweizer Kart Veranstaltung beziehen, müssen folgenden Pflichtvermerk tragen: „Die Veranstaltung wird durchgeführt in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz der FIA und seinen Anhängen, dem Nationalen Sportreglement der ASS und den Vorschriften des Schweizer Kartsport Jahrbuchs“.

3.3.3 Kart et matériel admis

Sont admis à participer tous les karts autorisés pour la classe d'âge du pilote.

3.4 International**3.4.1** Épreuves

Tous types d'épreuves.

Qualification éventuelle pour des championnats et trophées internationaux CIK-FIA (=INT+) et nationaux (incl. coupes de marques et autres distinctions reconnues par la CSN)

3.4.2 Participants admis

Les concurrents et pilotes doivent être titulaires d'une licence de karting de degré NAT ou INT, délivrée par l'ASS.

Les concurrents et pilotes étrangers doivent être titulaires d'une licence de karting de degré INT délivrée par une ASN reconnue par la FIA, avec l'autorisation préalable de cette ASN (art. 3.9.4.a CSI).

3.4.3 Kart et matériel admis

Sont admis à participer tous les karts conformes aux dispositions de la CIK-FIA, sauf dérogation expresse de la CIK-FIA.

4. PERMIS D'ORGANISATION ET RÈGLEMENTS

4.1 Toute compétition suisse de karting (compétitions de degré club, régional, national, ainsi que les coupes, trophées, séries, démonstrations et autres) se déroulant en Suisse ou à l'étranger, doit disposer d'un permis d'organisation délivré par la CSN et être inscrite au Calendrier Sportif National de la CSN (voir chap. 1.2 AKS). Lorsque la compétition se déroule à l'étranger, l'organisateur doit obtenir l'accord préalable de l'ASN du pays concerné.

4.2 La demande de permis d'organisation doit être établie conformément à l'art. 3 CSI/RSN, être accompagnée de l'attestation d'assurance responsabilité civile couvrant l'ensemble du déroulement de la manifestation et être adressée au Secrétariat de l'ASS avant la publication du règlement particulier.

4.3 Toute demande de permis d'organisation non conforme aux prescriptions du Code Sportif International de la FIA et du Règlement Sportif National de l'ASS sera refusée par la CSN.

4.4 Le règlement particulier de toute compétition suisse de karting (compétitions de degré club, régional, national, ainsi que les coupes, trophées, séries, démonstrations et autres) doit être établi conformément au règlement standard pour les courses de karting et être approuvé par la CSN avant sa publication.

4.5 Tous les règlements particuliers, programmes officiels et formulaires d'engagement, se rapportant à une compétition suisse de karting, devront porter de façon apparente la mention: «Organisé conformément au Code Sportif International de la FIA et à ses Annexes, au Règlement Sportif National de l'ASS et aux dispositions de l'Annuaire Karting Suisse»

5. ERNENNUNG DER OFFIZIELLEN

Für jeden Wettbewerb, der ihrer Autorität unterliegt und den Bestimmungen des Art.11.1 ISG/NSR entspricht, benennt und ernennt die NSK mindestens die folgenden Offiziellen:

5.1 Internationale Veranstaltungen oder nationale Meisterschaftsveranstaltungen: Zwei Sportkommissare, die Technischen Kommissare, nach Bedarf ein Supervisor für die Teilnehmer. Ein Sportkommissar, Inhaber einer gültigen „Sportkommissars“ Lizenz, Minimum Stufe SK-REG, kann vom Veranstalter vorgeschlagen und von der NSK ratifiziert werden. Die Jury besteht aus Sportkommissare dessen Präsident von der NSK ernannt wird.

5.2 Nationale Veranstaltungen: Ein Sportkommissar und der/die die Technischen Kommissar(e). Zwei Sportkommissare, Inhaber einer gültigen „Sportkommissars“ Lizenz, einer von Minimum Stufe SK-NAT und der andere von Minimum Stufe SK-REG, kann vom Veranstalter vorgeschlagen und von der NSK ratifiziert werden. Die Jury besteht aus den Sportkommissaren dessen Präsident von der NSK ernannt wird.

5.3 Regionale Veranstaltungen - Empfehlung: Drei Sportkommissare Inhaber einer gültigen „Sportkommissars“ Lizenz, einer von Minimum Stufe SK-NAT und zwei Minimum Stufe SK-REG, sowie der/die Technischen Kommissar(e) kann vom Veranstalter vorgeschlagen und der NSK ratifiziert werden. Die Jury besteht aus den Sportkommissaren.

5.4 Club Veranstaltungen - Empfehlung: Ein Sportkommissar, Inhaber einer gültigen „Sportkommissars“ Lizenz von Minimum Stufe SK-REG und ein Technischen Kommissar kann vom Veranstalter vorgeschlagen und von der NSK ratifiziert werden. In der Jury fungiert der Sportkommissar als alleiniger Richter. Er kann den Chef der Technischen Kommissare und den Rennleiter zu Beratern ernennen.

5.5 Ausländische Offizielle: Die NSK und / oder der Veranstalter können die Anwesenheit von ausländischen Sportkommissaren und / oder Technischen Kommissaren vorsehen.

5.6 NSK-Beobachter: Die NSK behält sich das Recht vor, einen Beobachter für die im Nationalen Sportkalender eingetragene Veranstaltungen zu ernennen, insbesondere wenn kein Sportkommissar für diese Veranstaltung delegiert ist.

5. NOMINATION DES OFFICIELS

Pour chaque compétition soumise à son autorité et conformément aux dispositions des art. 11.1 ss CSI/RSN, la CSN désignera et nommera dans la règle au moins les officiels suivants:

5.1 Épreuves internationales ou épreuves nationales de Championnat: Deux Commissaires Sportifs, les Commissaires Techniques, au besoin un superviseur pour le chronométrage. Un Commissaire Sportif, titulaire d'une licence de «Commissaire Sportif», de degré min. CS-REG, en cours de validité, pourra être proposé par l'organisateur et soumis à la ratification de la CSN. Le Jury sera composé des Commissaires Sportifs et son président sera désigné par la CSN.

5.2 Épreuves nationales: Un Commissaire Sportif et le/les Commissaires(s) Technique(s). Deux Commissaires Sportifs, titulaires d'une licence de «Commissaire Sportif», un de degré min. CS-NAT et l'autre de degré min. CS-REG, en cours de validité, seront proposés par l'organisateur et soumis à la ratification de la CSN. Le Jury sera composé des Commissaires Sportifs et son président sera désigné par la CSN.

5.3 Épreuves régionales – recommandation: Trois Commissaires Sportifs, titulaires d'une licence de «Commissaire Sportif», un de degré min. CS-NAT et deux de degré min. CS-REG, en cours de validité, ainsi que le/les Commissaires(s) Technique(s) seront proposés par l'organisateur et soumis à la ratification de la CSN. Le Jury sera composé des Commissaires Sportifs.

5.4 Épreuves Club – recommandation: Un Commissaire Sportif, titulaire d'une licence de «Commissaire Sportif» de degré min. CS-REG en cours de validité, ainsi qu'un Commissaire Technique seront proposés par l'organisateur et soumis à la ratification de la CSN. Au Jury, le Commissaire Sportif agit en tant que juge unique; il peut s'adjoindre le Chef du contrôle technique et le Directeur de course comme conseillers.

5.5 Officiels étrangers: La CSN et/ou l'organisateur peuvent prévoir la présence de Commissaires Sportifs et/ou de Commissaires Techniques étrangers.

5.6 Observateurs de la CSN: La CSN se réserve le droit de désigner un Observateur pour les épreuves figurant au Calendrier Sportif National, en particulier lorsqu'elle ne délègue aucun Commissaire Sportif pour ladite épreuve.

6. ANTIDOPING UND ALKOHOL IM WETTBEWERB**6.1 Antidoping**

Als Mitglied von Swiss Olympic hält Auto Sport Schweiz betreffend Doping, die Statuten der Stiftung Antidoping Schweiz ein.

Die Stiftung Antidoping Schweiz ist das unabhängige Kompetenzzentrum für die Dopingbekämpfung in der Schweiz. Die Website bietet viele nützliche Informationen für Bewerber und Fahrer: www.antidoping.ch

Informationen zum Kampf gegen Doping im Bereich Motorsport und Karting finden Sie auf der FIA-Website: www.fia.com/anti-doping

6.2 Alkohol im Wettbewerb

Alkohol (Ethanol) ist während Wettbewerben von Automobil und Kartsportveranstaltungen verboten.

Der Nachweis erfolgt durch Ethylometrie und / oder Blutanalyse. Die zugelassene Grenze entspricht einer Blutalkoholkonzentration von 0,10 g / l.

7. GEBÜHREN**7.1 Kalendergebühren der NSK**

Es gelten folgende Kalendergebühren:

INT+ Veranstaltungen (mit Meisterschaftsstatus CIK-FIA) / Epreuves INT + (avec statut de Championnat CIK)	CHF	1250.-
INT Veranstaltungen / Epreuves INT	CHF	1250.-
NAT+ Veranstaltungen (mit Meisterschaftsstatus ASS) / Epreuves NAT + (statut de Championnat ASS)	CHF	650.-
NPEA/NI Kalender-Gebühr* / NPEA/NI frais de calendrier*	CHF	350.-
NAT Veranstaltungen / Epreuves NAT	CHF	400.-
REG Veranstaltungen / Epreuves REG	CHF	250.-
Club Veranstaltungen / Epreuves Club	CHF	200.-

Die Gebühren verstehen sich pro Veranstaltung.

*Zusätzlich zur Einschreibgebühr wird der Kalendereintrag NPEA/NI verrechnet.

Nicht inbegriffen sind allfällige Territorialgebühren bei Veranstaltungen in anderen Ländern, welche die Genehmigung der ausländischen ASN benötigen.

7.2 Diverse Gebühren

Caution de réclamation / Protestgebühr	CHF	450.-
Caution d'appel TAN / Rekurs-/Berufungskautions NBG	CHF	4500.-
Caution d'appel CAI / Rekurs-/Berufungskautions CAI	voir www.fia.com	
Amendes infligées par le Commissaires sportifs (épreuves Club, REG, NAT) / Bußgelder verhängt von Sportkommissare (Club, Reg, Nat. Rennen)	CHF	5'000.-
Amendes infligées par le Commissaires sportifs (épreuves INT) / Bußgelder verhängt von Sportkommissare (Int. Rennen)	voir art. 12.5 CSI	
Avance de frais pour contrôle technique du moteur	CHF	1'000.-
Annuaire International de Karting (CIK-FIA)	env. CHF 60.-	
Streckenabnahmen und/oder -Kontrollen, Strecken Grundabnahme/-homologation / Homologation et/ou contrôle de piste	CHF	400.-

Homologation gültig bis 31. Dezember des auf die Kontrolle folgenden fünften Jahres

(Beträge in CHF – plus MWST, wenn anwendbar)

6. ANTIDOPING ET ALCOOL EN COMPÉTITION**6.1 Lutte antidopage**

En sa qualité de membre de Swiss Olympic, Auto Sport Suisse adhère au Statut concernant le dopage de la Fondation Antidoping Suisse.

La Fondation Antidoping Suisse est le centre de compétence indépendant pour la lutte antidopage en Suisse. Son site Internet propose de nombreuses informations utiles pour les Concurrents et les Pilotes: www.antidoping.ch

Les informations en matière de lutte antidopage dans le domaine du sport automobile et le karting sont disponibles sur le site de la FIA: www.fia.com/anti-doping

6.2 Alcool en compétition

L'alcool (éthanol) est interdit en compétition dans le Sport Automobile et Karting.

La détection sera effectuée par éthylométrie et/ou analyse sanguine. Le seuil de violation est équivalent à une concentration sanguine d'alcool de 0.10 g/l.

7. TAXES**7.1 Droits de calendrier de la CSN**

Les droits de calendrier suivants sont applicables:

	CHF	1250.-
	CHF	1250.-
	CHF	650.-
	CHF	350.-
	CHF	400.-
	CHF	250.-
	CHF	200.-

Les droits s'entendent par épreuve.

*L'inscription au calendrier NPEA/NI sera facturée en plus des frais de calendrier.

Ne sont pas compris les droits territoriaux éventuels applicables à des épreuves à l'étranger nécessitant l'autorisation de l'ASN du pays considéré.

7.2 Taxes diverses

	CHF	450.-
	CHF	4500.-
	voir www.fia.com	
	CHF	5'000.-
	voir art. 12.5 CSI	
	CHF	1'000.-
	env. CHF 60.-	
	CHF	400.-

Homologation valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année suivant le contrôle

(Montants en CHF – plus TVA, si applicable)

III LIZENZREGLEMENTE / RÉGLEMENTS DES LICENCES**1. LIZENZ REGLEMENT DER NSK FÜR KART LIZENZEN****1.1 Lizenzen**

1.1.1 Die Ausstellung und Erneuerung von Sportlizenzen unterliegt den Bestimmungen des Internationales Sportgesetz der FIA und dem Nationales Sportreglement Auto Sport Schweiz.

1.1.2 Die NSK stellt Lizenzen aus
a) Schweizer und Liechtensteinische Staatsangehörige.
b) Ausländische Staatsbürger, deren Land bei der FIA vertreten ist, jedoch nur mit Zustimmung ihrer ASN (Art. 9.3.2 ISG).

c) Ausländische Staatsbürger, deren Land nicht bei der FIA vertreten ist, jedoch nur mit Zustimmung der FIA (Art. 9.3.5 ISG). Ausländische Staatsangehörige müssen dem Lizenzgesuch eine Aufenthaltsgenehmigung für die Schweiz sowie für Minderjährige einen Schulnachweis der Schweiz erbringen.

1.1.3 Die NSK entscheidet über die Teilnahme eines Fahrers in einer Schweizer Nationalmannschaft.

1.2 Fahrerlizenz

1.2.1 Die Teilnahme an einer im Nationalen Sportkalender der ASS eingeschriebenen Veranstaltung setzt voraus, dass der Fahrer im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz der betreffenden Stufe der Veranstaltung und Kategorie ist.

1.2.2 Die NSK stellt vier Fahrerlizenzstufen aus: die Trainingslizenz Puffo, die Club-Lizenz, die nationale Lizenz und die internationale Lizenz.

1.2.3 Die Fahrerlizenz berechtigt zur Teilnahme in den Kategorien, die für die Altersklasse des Fahrers vorgesehen sind.

1.2.4 Jede Lizenz ist bis zum 31. Dezember des Kalenderjahres gültig.

1.3 Trainingslizenz Puffo

1.3.1 Die Trainingslizenz Puffo wird Fahrern ab dem 4. Geburtstag bis zum Ende des Kalenderjahres seines 8. Geburtstages ausgestellt.

1.3.2 Die Trainingslizenz Puffo berechtigt nur zur Teilnahme an Demonstrations- und Trainingsfahrten mit Material der Kategorie Puffo. Die Teilnahme an Rennen ist ausgeschlossen.

1.4 Club Lizenz

1.4.1 Die Club Lizenz wird ohne bestimmte Vorqualifikation ausgestellt und ermöglicht die Teilnahme an Club- und Regional Veranstaltungen, welche von den entsprechenden Clubs organisiert werden.

1.4.2 Die Club Lizenz kann als Jahres- oder Tageslizenz ausgestellt werden. Die Club Tageslizenz wird vom Veranstalter der jeweiligen Veranstaltung ausgestellt. Fahrer, die eine jährliche Club-Lizenz beantragen möchten, stellen den Antrag direkt an das Sekretariat ASS.

1. RÉGLEMENT DE LA CSN POUR LES LICENCES KARTING**1.1 Licences**

1.1.1 La délivrance et le renouvellement des licences sportives sont soumis aux dispositions du Code Sportif International de la FIA et du Règlement Sportif National de l'ASS.

1.1.2 La CSN délivre des licences pour:
a) Les citoyens suisses et du Liechtenstein.
b) Les citoyens étrangers, dont le pays est représenté à la FIA, avec l'accord préalable de leur ASN de tutelle (art. 9.3.2 CSI).

c) Les citoyens étrangers, dont le pays n'est pas représenté à la FIA, avec l'accord préalable de la FIA (art. 9.3.5 CSI). Les citoyens étrangers doivent pouvoir justifier d'une preuve de résidence permanente en Suisse et d'une attestation de scolarisation permanente en Suisse pour toute personne ayant moins de 18 ans au jour de la demande de licence.

1.1.3 La CSN décide de la participation d'un pilote à une équipe nationale suisse.

1.2 Licence de pilote

1.2.1 La participation à toute compétition de karting inscrite au Calendrier Sportif National de l'ASS nécessite de la part du pilote qu'il soit titulaire d'une licence de pilote de karting valable pour le degré de l'épreuve et pour la catégorie ou le type de kart conduit dans la compétition.

1.2.2 La CSN délivre quatre degrés de licences de pilote: la licence Training Puffo, la licence Club, la licence nationale et la licence internationale.

1.2.3 La licence de pilote autorise la participation dans les catégories prévues pour la classe d'âge du pilote.

1.2.4 Chaque licence est valable jusqu'au 31 décembre de l'année civile d'émission.

1.3 Licence Training Puffo

1.3.1 La licence Training Puffo est délivrée aux pilotes dès la date du 4e anniversaire jusqu'à la fin de l'année civile au cours de laquelle ils atteignent l'âge de 8 ans.

1.3.2 La licence Training Puffo permet de participer uniquement à des démonstrations ou à des essais avec du matériel de la catégorie Puffo. Toute participation à des courses est exclue.

1.4 Licence Club

1.4.1 La licence Club est délivrée sans pré-qualification particulière et permet de participer à des épreuves de statut Club et régional organisées par le club d'appartenance du pilote.

1.4.2 La licence Club peut être délivrée en tant que licence annuelle ou journalière. La licence Club journalière est établie par l'organisateur de l'épreuve correspondante. Les pilotes qui désirent obtenir une licence Club annuelle en feront la demande directement au Secrétariat de l'ASS.

1.4.3 Vier Club-Lizenzen sind vorgesehen:

- K-Club H: für Fahrer im Alter zwischen 8 Jahren (Erreichen des 8. Altersjahres im Kalenderjahr) und 10 Jahren (Erreichen des 10. Altersjahres im Kalenderjahr)
- K-Club G: für Fahrer im Alter zwischen 10 Jahren (Erreichen des 10. Altersjahres im Kalenderjahr) und 12 Jahren (Erreichen des 12. Altersjahres im Kalenderjahr)
- K-Club F: für Fahrer zwischen 12 Jahren (Erreichen des 12. Altersjahres im Kalenderjahr) und 14 Jahren (Erreichen des 14. Altersjahres im Kalenderjahr)
- K-Club E: für Fahrer ab 15 Jahren (Erreichen des 15. Geburtstages im Kalenderjahr)

1.5 Nationale Lizenz

Es sind fünf Stufen für die Nationale Lizenz vorgesehen:

1.5.1 Nationale Lizenz H

Altersklasse: Fahrer zwischen 8 Jahren (Erreichen des 8. Altersjahres im Kalenderjahr) und 10 Jahren (Erreichen des 10. Altersjahres im Kalenderjahr).

Qualifikation: Um sich zu qualifizieren, müssen die Antragsteller zuvor:

- sich während eines vom ASS organisierten Lizenzkurses qualifizieren, oder
- in den zwei Jahren vor dem Antrag mit einer Club-Lizenz Stufe H an mindestens 3 Veranstaltungen teilgenommen und mindestens 5 Platzierungen erreicht haben.

1.5.2 Nationale Lizenz G

Altersklasse: Fahrer zwischen 10 Jahren (Erreichen des 10. Altersjahres im Kalenderjahr) und 12 Jahren (Erreichen des 12. Altersjahres im Kalenderjahr).

Qualifikation: Um sich zu qualifizieren, müssen die Antragsteller zuvor:

- sich durch einen vom ASS organisierten Lizenzkurs qualifizieren, oder
- in den zwei Jahren vor dem Antrag mit einer Club-Lizenz Stufe G oder H an mindestens 3 Veranstaltungen teilgenommen und mindestens 5 Platzierungen erreicht haben.

1.5.3 Nationale Lizenz F

Altersklasse: Fahrer zwischen 12 Jahren (Erreichen des 12. Altersjahres im Kalenderjahr) und 14 Jahren (Erreichen des 14. Altersjahres im Kalenderjahr).

Qualifikation: Um sich zu qualifizieren, müssen die Antragsteller zuvor:

- sich durch einen vom ASS organisierten Lizenzkurs qualifizieren, oder
- in den zwei Jahren vor dem Antrag mit einer Club-Lizenz Stufe G oder H an mindestens 3 Veranstaltungen teilgenommen und mindestens 5 Platzierungen erreicht haben.

1.4.3 Quatre licences de degré Club sont prévues :

- K-Club H: pour les pilotes d'un âge compris entre 8 ans (atteignant leurs 8 ans dans le courant de l'année civile) et 10 ans (atteignant leurs 10 ans dans le courant de l'année civile)
- K-Club G: pour les pilotes d'un âge compris entre 10 ans (atteignant leurs 10 ans dans le courant de l'année civile) et 12 ans (atteignant leurs 12 ans dans le courant de l'année civile)
- K-Club F: pour les pilotes d'un âge compris entre 12 ans (atteignant leurs 12 ans dans le courant de l'année civile) et 14 ans (atteignant leurs 14 ans dans le courant de l'année civile)
- K-Club E: pour les pilotes à partir de 15 ans (atteignant leurs 15 ans dans le courant de l'année civile)

1.5 Licence nationale

Cinq licences de degré national sont prévues:

1.5.1 Licence nationale H

Classe d'âge: Pilotes d'un âge compris entre 8 ans (atteignant leurs 8 ans dans le courant de l'année civile) et 10 ans (atteignant leurs 10 ans dans le courant de l'année civile).

Pré-qualification: Afin de se qualifier, les demandeurs doivent préalablement:

- se qualifier lors d'un cours de pilotage organisé par l'ASS, ou
- au cours des deux années précédant la demande, avoir participé à au moins 3 manifestations et avoir obtenu au moins 5 classements, avec une licence Club H.

1.5.2 Licence nationale G

Classe d'âge: Pilotes d'un âge compris entre 10 ans (atteignant leurs 10 ans dans le courant de l'année civile) et 12 ans (atteignant leurs 12 ans dans le courant de l'année civile).

Pré-qualification: Afin de se qualifier, les demandeurs doivent préalablement:

- se qualifier lors d'un cours de pilotage organisé par l'ASS, ou
- au cours des deux années précédant la demande, avoir participé à au moins 3 manifestations et avoir obtenu au moins 5 classements, avec une licence Club G ou Club H.

1.5.3 Licence nationale F

Classe d'âge: Pilotes d'un âge compris entre 12 ans (atteignant leurs 12 ans dans le courant de l'année civile) et 14 ans (atteignant leurs 14 ans dans le courant de l'année civile).

Pré-qualification: Afin de se qualifier, les demandeurs doivent préalablement:

- se qualifier lors d'un cours de pilotage organisé par l'ASS, ou
- au cours des deux années précédant la demande, avoir participé à au moins 3 manifestations et avoir obtenu au moins 5 classements, avec une licence Club G ou Club H.

1.5.4 Nationale Lizenz E

Altersklasse: Fahrer ab 15 Jahren (Erreichen des 15. Altersjahres im Kalenderjahr)

Qualifikation: Um sich zu qualifizieren, müssen die Antragsteller zuvor:

- sich durch einen vom ASS organisierten Lizenzkurs qualifizieren, oder
- in den zwei Jahren vor dem Antrag mit einer Club-Lizenz Stufe E oder F an mindestens 3 Veranstaltungen teilgenommen und mindestens 5 Platzierungen erreicht haben.

1.5.5 Die Nationale Lizenz der ASS gilt als Internationale Lizenz für alle im Sportkalender der ASS eingeschriebenen Schweizer Veranstaltungen mit Status international.

1.6. Ärztliche Tauglichkeitsuntersuchung

1.6.1 Jeder Kandidat für eine Internationale Fahrerlizenz muss sich jedes Jahr einer ärztlichen Untersuchung unterziehen.

1.6.2 Jeder Kandidat für eine Nationale Fahrerlizenz der Stufe F oder E muss sich alle drei Jahre einer ärztlichen Untersuchung unterziehen.

1.6.3 Diese ärztliche Untersuchung muss nicht mehr als 3 Monate vor Einreichung des Antrags auf das Fahrerlizenzgesuch gemäß Anhang L Kapitel II der NSK durchgeführt worden sein.

1.7 Bewerberlizenz

1.7.1 Die NSK stellt folgende Bewerberlizenzen aus:

- Private Bewerber Lizenz: wird an jede Person ausgestellt, welche im Besitz einer Kart Lizenz ist. Der Privatbewerber muss zwingend der Fahrer des eingeschriebenen Karts sein. Falls der Fahrer bei Ausstellung der Lizenz noch minderjährig ist, wird die Private Bewerber Lizenz an den gesetzlichen Vertreter ausgestellt und der minderjährige Pilot muss zwingend der Fahrer des eingeschriebenen Karts sein.
- Kollektiv-Bewerber Lizenz: wird an alle Renngemeinschaften ausgestellt, welche Statuten gemäß Art. 60 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches oder eine Bestätigung des Eintrages im Handelsregister an die NSK einreichen.

Alle Bewerberlizenzen sind International.

1.7.2 Fahrerlizenzen der Stufe Club-, Regional- und National sind kombinierte Fahrer- / Bewerberlizenzen. Falls der Fahrer bei Ausstellung der Lizenz minderjährig ist, muss sein gesetzlicher Vertreter eine private Bewerberlizenz beantragen (welche in den Kosten der Fahrerlizenz inbegriffen sind).

1.8 Verweigerung und Entzug der Lizenz

Die NSK kann die Ausstellung einer Lizenz verweigern, und muss die Verweigerung begründen. Die NSK kann eine Lizenz entziehen, wenn der Fahrer oder der Bewerber die erforderlichen Bedingungen nicht erfüllt.

1.9 Versicherung

Jede Person die bei der ASS eine Fahrerlizenz lösen will, muss dem Vertrag der kollektiven Unfallversicherung beitreten welchen der ASS für seine Lizenzierten abgeschlossen hat. In Ausnahmefällen kann die NSK die Deckung durch eine Privatversicherung anerkennen.

1.5.4 Licence nationale E

Classe d'âge: Pilotes à partir de 15 ans (atteignant leurs 15 ans dans le courant de l'année civile).

Pré-qualification: Afin de se qualifier, les demandeurs doivent préalablement:

- se qualifier lors d'un cours de pilotage organisé par l'ASS, ou
- au cours des deux années précédant la demande, avoir participé à au moins 3 manifestations et avoir obtenu au moins 5 classements, avec une licence Club E ou Club F.

1.5.5 La licence nationale de l'ASS a valeur de licence internationale pour toutes les épreuves suisses de statut international inscrites au Calendrier Sportif National de l'ASS.

1.6. Visite médicale d'aptitude

1.6.1 Chaque candidat à une licence internationale de pilote doit se soumettre à une visite médicale d'aptitude chaque année.

1.6.2 Chaque candidat à une licence nationale de pilote de degré F ou E doit se soumettre à une visite médicale d'aptitude tous les trois ans.

1.6.3 Cette visite médicale devra avoir été réalisée conformément au chapitre II de l'Annexe L au CSI moins de 3 mois avant que la demande d'une licence de pilote ne soit déposée.

1.7 Licence de concurrent

1.7.1 La CSN délivre deux types de licences de concurrent:

- Licence de concurrent privée: délivrée à toute personne titulaire d'une licence de pilote. Le concurrent privé sera obligatoirement conducteur du kart inscrit sous son nom. Si le pilote est mineur lors de l'établissement de la licence, la licence de concurrent privée est délivrée à son représentant légal et le pilote mineur sera obligatoirement conducteur du kart inscrit sous le nom de son représentant légal.
- Licence de concurrent collective: délivrée à tout groupement sportif sur présentation à la CSN des statuts conformes aux articles 60 et suivants du Code Civil Suisse ou d'une attestation d'inscription au registre du commerce.

Toutes les licences de concurrent sont de degré international.

1.7.2 Les licences de pilote de degré club, régional et national sont des licences combinées pilote et concurrent. Si le pilote est mineur lors de l'établissement de la licence, son représentant légal doit demander une licence de concurrent privée (comprise dans les droits perçus pour la licence de pilote).

1.8 Refus et retrait de licence

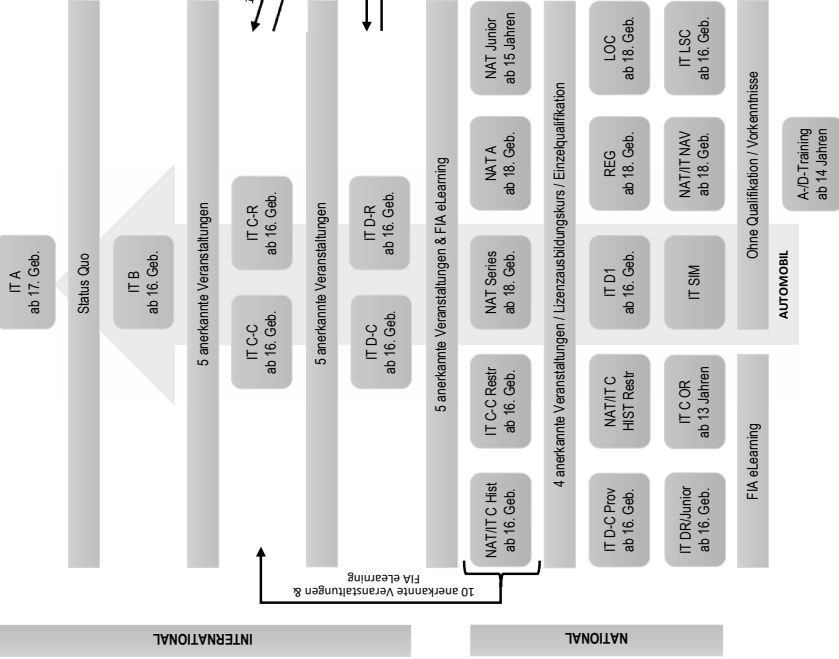
La CSN peut refuser de délivrer une licence et doit en motiver le refus. Elle peut retirer une licence lorsque le pilote ou le concurrent ne répond plus aux conditions requises.

1.9 Assurance

Toute personne souhaitant obtenir une licence de la CSN doit obligatoirement adhérer au contrat collectif d'assurance accidents conclu par l'ASS pour ses licenciés.

La reconnaissance d'une assurance privée par la CSN ne peut intervenir que dans des cas tout à fait exceptionnels.

AUTOMOBIL

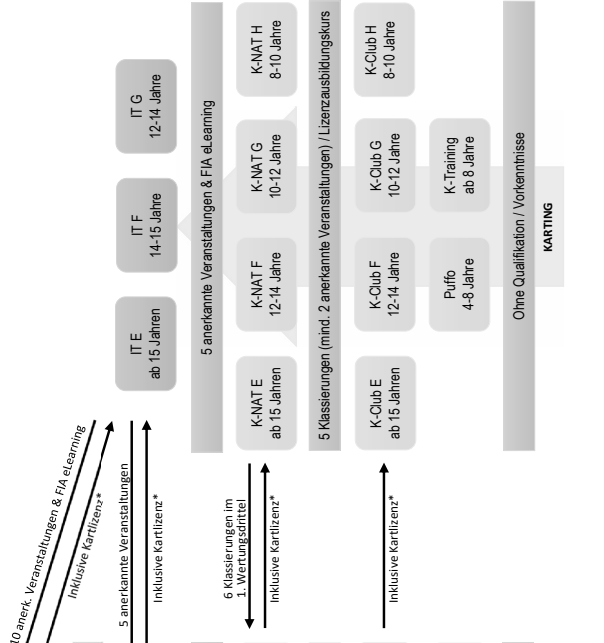


INTERNATIONAL

NATIONAL

KARTING

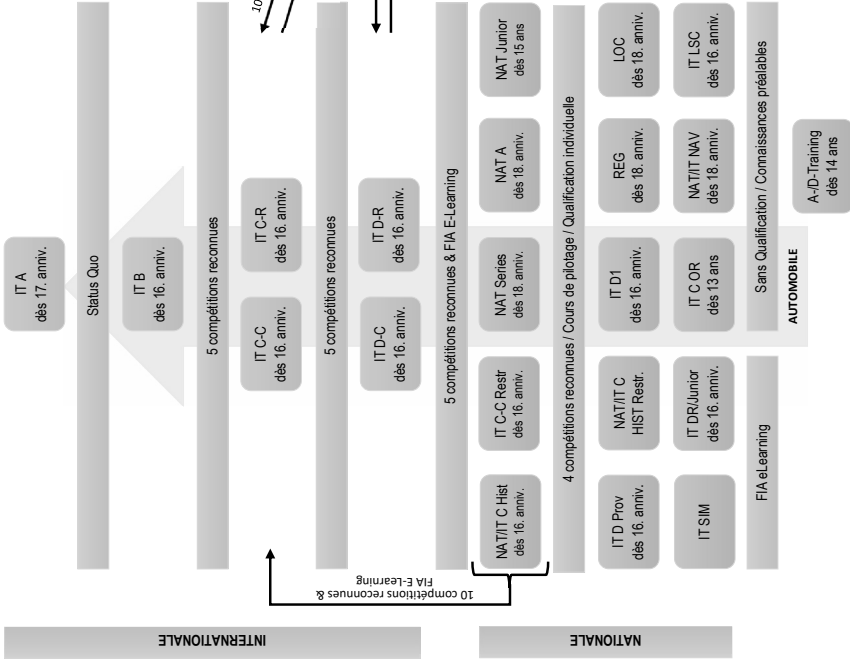
* exkl. Unfallversicherung Karting
 => Obligatorische Zusatzversicherung
 über Auto Sport Schweiz notwendig!



KARTING

SCHEMA LICENCES CSN

AUTOMOBILE

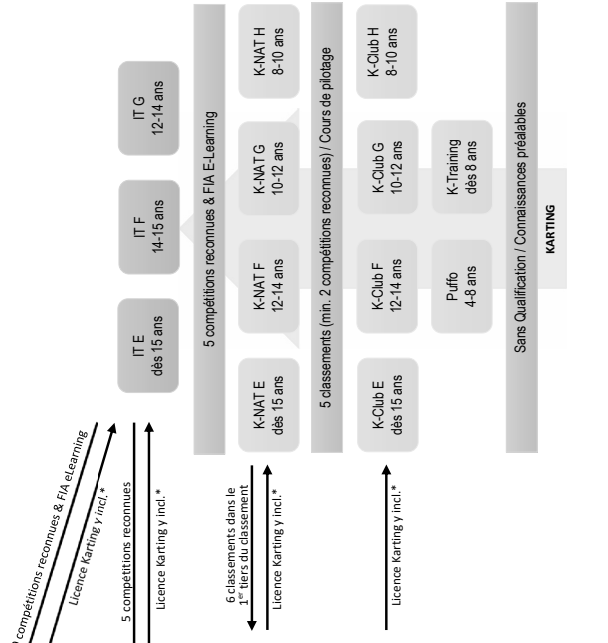


INTERNATIONALE

NATIONALE

KARTING

* assurance accident karting excl.
 => Assurance complémentaire obligatoire
 par Auto Sport Suisse nécessaire !



KARTING

2. LIZENZGEBÜHREN

a) Fahrerlizenz Training Puffo	150.-
b) Fahrer/Bewerberlizenz CLUB	
- Stufe H und G	200.-
- Stufe F und E	240.-
c) Fahrer/Bewerberlizenz NATional	
- Stufe H und G	330.-
- Stufe F und E	450.-
d) Fahrer/Bewerberlizenz INTernational	
- Stufe G, F und E	450.-
e) Zusatz für Pseudonym	200.-
f) Private Bewerberlizenz (ohne Versicherung)	100.-
g) Kollektiv Bewerberlizenz (ohne Versicherung)	270.-
h) Lizenzduplikat	100.-
i) Änderung einer Lizenz im Laufe ihrer Gültigkeit	50.-
k) Tageslizenz	40.-

(Beträge in CHF)

In den Lizenzgebühren inbegriffen sind das Schweizer Kart-sport Jahrbuch und das Magazin ASS.

Bei Wechsel in eine höhere Lizenzstufe während des Gültigkeitsjahres ist nur noch der Differenzbetrag jedoch mindestens CHF 50.- zu zahlen.

3. INTERNATIONALE KART-FAHRERLIZENZEN

Die NSK stellt die internationalen Kartlizenzen für Fahrer gemäß den nachstehenden Bestimmungen der CIK-FIA aus.

3.1 Allgemeines

Die Ausstellung aller internationalen Kartlizenzen für Fahrer unterliegt dem Internationalem Sportgesetz ISG sowie dessen Anhang L. Im Falle von Unstimmigkeiten ist der Anhang L massgebend.

Internationale Fahrerlizenzen werden von der ASN des Fahrers ausgestellt, welche die untenstehenden Kriterien umsetzt und etwaige zusätzliche einzuhaltende Kriterien bestimmt.

Bewerberlizenzen dürfen nicht an Personen ausgestellt werden, die noch nicht volljährig und nicht voll rechtsfähig sind.

3.2 Anwendung

Um an einer Veranstaltung teilzunehmen, die im Internationalen Sportkalender der CIK-FIA eingetragen ist teilzunehmen, muss ein Fahrer im Besitz einer internationalen Fahrerlizenz sein.

3.3 Lizenzstufen

Die internationale Fahrerlizenz wird von der ASN des Antragstellers ausgestellt. Das Geburtsdatum muss auf der Lizenz angegeben werden. Die Stufen für Kartfahrer sind wie folgt festgelegt:

- STUFE G: Für Junior-Klasse ohne Schaltgetriebe (ehemals Stufe C-Junior);
- STUFE F: Ausschliesslich für Senior-Klasse ohne Schaltgetriebe (ehemals Stufe C-Restricted);
- STUFE E: Mindest-Lizenzstufe für Senior-Klasse mit und ohne Schaltgetriebe, einschliesslich Superkart (ehemals Stufe C-Senior);

2. DROITS PERCUS POUR LES LICENCES

a) Licence de pilote Training Puffo	150.-
b) Licence de pilote/concurrent Club	
- Degrés H et G	200.-
- Degré F et E	240.-
c) Licence de pilote/concurrent nationale	
- Degrés H et G	330.-
- Degré F et E	450.-
d) Licence de pilote internationale	
- Degré G, F et E	450.-
e) Supplément pour pseudonyme	200.-
f) Licence de concurrent privée (sans assurance)	100.-
g) Licence de concurrent collective (sans assurance)	270.-
h) Duplicata de licence	100.-
i) Modification d'une Licence en cours de validité	50.-
k) Licence journalière	40.-

(Montants en CHF)

Les droits de licence comprennent l'Annuaire Karting Suisse (AKS) et le Magazine ASS.

En cas de changement à un degré supérieur de licence durant l'année de validité, seule la différence de prix (mais au minimum CHF 50.-) est due.

3. LICENCES INTERNATIONALES DE KARTING POUR PILOTES

La CSN délivre des licences internationales de pilote conformément au règlement de la CIK-FIA reproduit ci-après:

3.1 Généralités

La délivrance de toutes les Licences Internationales de Karting pour Pilotes est régie par le Code Sportif International et par l'Annexe L dudit Code. En cas de litige, l'Annexe L sera la référence.

Toutes les Licences Internationales de Pilotes sont délivrées par l'ASN du Pilote, qui mettra en oeuvre les critères ci-dessous et pourra déterminer d'éventuels critères supplémentaires à respecter.

Les licences de Compétiteurs ne pourront en aucun cas être délivrées à des personnes n'ayant pas atteint l'âge de la majorité légale leur conférant entière capacité juridique.

3.2 Application

La participation à toute Compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA nécessite de la part de tout Pilote qu'il soit porteur d'une Licence Internationale de Pilote.

3.3 Degrés de licences

Les Licences Internationales de Pilotes sont délivrées par l'ASN du demandeur. La date de naissance doit être mentionnée sur la Licence. Les degrés pour Pilotes de Karting sont établis comme suit :

- DEGRÉ G : pour classe Junior sans boîte à vitesses uniquement (ancien Degré C-Junior);
- DEGRÉ F : pour classe Senior sans boîte à vitesses uniquement (ancien Degré C-Restricted);
- DEGRÉ E : Grade de licence minimum pour classes Senior avec et sans boîte à vitesses incluant le Superkart (ancien Degré C-Senior);

3.4 QUALIFICATION DER FAHRER FÜR LIZENZSTUFEN

3.4.1 Stufe «G»

Ein Fahrer startet mit der internationalen Lizenz Stufe «G».

- die Stufe G, für Junior-Kategorien, für Fahrer zwischen 12 Jahren (Erreichen des 12. Geburtstages im Kalenderjahr) und 14 Jahren (Erreichen des 14. Geburtstages im Kalenderjahr).

Um sich zu qualifizieren, müssen die Antragsteller:

- eine Probezeit mit einer nationalen Kartlizenz absolviert. Außerdem muss beachtet werden, dass die Teilnahme an mindestens 5 Kartrennen mit ASN-Genehmigung innerhalb von zwei Jahren vor dem Antrag erfüllt ist (Empfehlung: erfolgreicher Abschluss einer theoretischen und praktischen Prüfung auf einer Kartbahn mit einem vom ASN zugelassenen Junior-Kart, die vom betreuenden ASN genehmigt wurde); und
- sich einer ärztlichen Untersuchung durch einen von ASN autorisierten Arzt unterziehen, bei der die Größe und das Gewicht des Fahrers zu protokollieren sind.

Außerdem muss das Fahrergewicht (einschließlich der Fahrerausstattung) während eines Wettkampfs zu jeder Zeit mindestens 35 kg betragen.

Die Lizenz kann über das Datum des 14. Geburtstages eines Fahrers hinaus bis zum Ende des laufenden Jahres gültig bleiben. In Ausnahmefällen, in Zusammenhang mit der Sicherheit, welche von der CIK-FIA bewertet werden, kann einem Fahrer, durch die Unterstützung eines von der ASN eingereichten Dossiers, im Laufe des Jahres seinen 15. Geburtstags, eine «G» Lizenz ausgestellt werden. Ein Upgrade auf eine «F» Lizenz im Laufe des Jahres ist definitiv.

3.4.1 Stufe «F»

- die Stufe F, für Seniorenkategorien (nur Kategorien ohne Schaltgetriebe), für Fahrer im Alter zwischen 14 Jahren (Erreichen des 14. Lebensjahres im Kalenderjahr) und 15 Jahren (Erreichen des 15. Lebensjahres im Kalenderjahr).

Um sich zu qualifizieren, müssen die Antragsteller:

- eine Probezeit mit einer internationalen Kartlizenz absolvieren, ausserdem muss beachtet werden, dass die Teilnahme an mindestens fünf von der ASN anerkannten Kartrennen in der Kategorie Junior erfüllt ist, und zwar innerhalb von der zwei vorangehenden Jahre vor Antragstellung (Empfehlung: erfolgreicher Abschluss einer theoretischen und praktischen Prüfung auf einer Kartstecke mit einem Senior Kart (Kategorie ohne Getriebe), die von der betreuenden ASN genehmigt wurde); und
- sich einer ärztlichen Untersuchung durch einen von ASN zugelassenen Arzt unterziehen, bei der die Größe und das Gewicht des Fahrers zu protokollieren sind.

Außerdem muss das Gewicht des Fahrers (einschließlich Fahrerausstattung) während eines Wettbewerbs zu jeder Zeit mindestens 40 kg betragen.

Die Lizenz kann über das Datum des 15. Jahrestages eines Piloten hinaus bis zum Ende des laufenden Jahres gültig bleiben. Jedes Upgrade auf eine «E» Lizenz im Laufe des Jahres ist definitiv.

3.4 QUALIFICATION DES PILOTES POUR LES DEGRÉS DE LICENCES

3.4.1 Degré «G»

Un Pilote commence avec la Licence internationale de degré «G».

- le Degré G, pour les catégories de Juniors, pour les Pilotes d'un âge compris entre 12 ans (atteignant leurs 12 ans dans le courant de l'année civile) et 14 ans (atteignant leurs 14 ans dans le courant de l'année civile).

Afin de se qualifier, les demandeurs doivent :

- d'abord effectuer une période d'essai avec une Licence nationale de Karting et il doit également être constaté qu'ils participent de manière satisfaisante à au moins cinq courses de Karting reconnues par l'ASN, et ce dans les deux ans précédant la demande (recommandation: la réussite d'un test théorique et pratique effectué sur une piste de Karting avec un Kart Junior, approuvé par l'ASN de tutelle); et
- subir un examen d'aptitude médicale réalisé par un médecin agréé par l'ASN lors duquel la hauteur et le poids du Pilote doivent être enregistrés.

De plus, le poids d'un Pilote (équipement du Pilote compris) doit être d'au moins 35 kg à tout moment lors d'une compétition.

La Licence pourra rester valide au-delà de la date du 14e anniversaire d'un Pilote jusqu'au terme de l'année en cours. Dans des circonstances exceptionnelles, liées à la sécurité et évaluées par la CIK-FIA sur base d'un dossier soutenu par l'ASN du Pilote, une Licence «G» pourra être délivrée à un Pilote atteignant son 15e anniversaire au cours de l'année de la délivrance de la Licence. Tout passage à la «F» dans le courant de l'année sera définitif.

3.4.2 Degré «F»

- le Degré F pour les catégories de Seniors (uniquement catégories sans boîte de vitesses), pour les Pilotes d'un âge compris entre 14 ans (atteignant leurs 14 ans dans le courant de l'année civile) et 15 ans (atteignant leurs 15 ans dans le courant de l'année civile).

Afin de se qualifier, les demandeurs doivent :

- d'abord effectuer une période d'essai avec une licence internationale de Karting et il doit également être constaté qu'ils participent de manière satisfaisante à au moins cinq courses de Karting reconnues par l'ASN dans la catégorie Junior, et ce dans les deux ans précédant la demande (recommandation : la réussite d'un test théorique et pratique effectué sur une piste de Karting avec un Kart Senior (catégorie sans boîte de vitesses), approuvé par l'ASN de tutelle); et
- subir un examen d'aptitude médicale réalisé par un médecin agréé par l'ASN lors duquel la hauteur et le poids du Pilote doivent être enregistrés.

De plus, le poids d'un Pilote (équipement du Pilote compris) doit être d'au moins 40 kg à tout moment lors d'une compétition.

La licence pourra rester valide au-delà de la date du 15e anniversaire d'un Pilote jusqu'au terme de l'année en cours. Tout passage à la Licence «E» dans le courant de l'année sera définitive.

3.4.3 Stufe «E»

- die Stufe E, für Fahrer welche das 15. Lebensjahr in dem Kalenderjahr, in dem die Lizenz ausgestellt wird erreichen (18 Jahre für Superkartfahrer).
- eine Probezeit mit einer nationalen Kartlizenz absolvieren, ausserdem muss beachtet werden, dass die Teilnahme an mindestens fünf von der ASN anerkannten Kartrennen erfüllt ist, und zwar innerhalb von der zwei vorangehenden Jahre vor Antragstellung (Empfehlung: erfolgreicher Abschluss einer theoretischen und praktischen Prüfung auf einer Kartstecke mit einem Senior Kart (Kategorie ohne Getriebe), die von der betreuenden ASN genehmigt wurde); oder
- eine Probezeit mit einer internationalen Kartlizenz der Stufe «G» oder «F» absolvieren, ausserdem muss beachtet werden, dass die Teilnahme an mindestens fünf nationalen und/oder internationalen Veranstaltungen erfüllt ist, und zwar innerhalb von der Antragstellung vorangehenden 24 Monate

3.5 Gültigkeit der Internationalen Lizenzen

Um die Qualifikation für eine Lizenz Stufe B zu bewahren, muss der Fahrer mindestens an einer internationalen Veranstaltung der entsprechenden Kategorie innerhalb von zwei Jahren teilnehmen. Andernfalls muss er die Bedingungen des vorliegenden Anhang B erneut erfüllen.

Anhang L - Artikel 1.6

Höhere Lizenzstufen sind immer für tiefere Niveaus und Disziplinen gültig, ausser:

- wenn eine Alterslimite vorgeschrieben ist oder
- bei gegenteiligen Angaben im vorliegenden Anhang/Anhang L oder
- bei gegenteiligen Angaben im Sportreglement des Wettbewerbs

3.4.3 Degré «E»

- le Degré E pour les Pilotes qui atteindront l'âge de 15 ans dans le courant de l'année civile d'émission de la Licence (18 ans révolus pour les Pilotes de Superkart).
- d'abord effectuer une période d'essai avec une licence nationale de Karting et il doit également être constaté qu'ils participent de manière satisfaisante à au moins cinq courses de Karting reconnues par l'ASN, et ce dans les deux ans précédant la demande (recommandation : la réussite d'un test théorique et pratique effectué sur une piste de Karting avec un Kart Senior (catégorie sans boîte de vitesses), approuvé par l'ASN de tutelle); ou
- d'abord effectuer une période d'essai avec une licence Internationale «G» ou «F» de Karting et il doit également être constaté qu'ils participent de manière satisfaisante à au moins 5 Compétitions nationales et/ou internationales au cours des 24 mois précédant sa demande.

3.5 Validité des licences Internationales

Afin de préserver la qualification pour une Licence de degré «E», le Pilote doit participer au moins à une Compétition internationale de la catégorie appropriée par période de deux ans. À défaut, il devra répondre de nouveau aux conditions de la présente Annexe B.

Annexe L - Article 1.6

Les degrés de licence supérieurs sont toujours valables pour les niveaux et les disciplines inférieures :

- Sauf si une limite d'âge est prescrite ou
- Sauf indication contraire dans la présente Annexe/ l'Annexe L ou
- Sauf indication contraire dans le règlement sportif de la compétition.

IV - A ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN CIK-FIA + NSK / PRÉSCRIPTIONS GÉNÉRALES CIK-FIA + CSN**Einleitung**

Für alle Kart-Veranstaltungen, die der Nationalen Sportkommission von Auto Sport Schweiz unterstehen, sind die Allgemeine Bestimmungen der CIK-FIA (auf der Webseite www.fiakarting.com veröffentlicht) vollumfänglich anwendbar, unter Vorbehalt der im Nationalen Sportreglement der ASS publizierten Anpassungen und Präzisierungen.

Die Bestimmungen des Nationalen Sportreglements der ASS sind die Voraussetzungen für die Anpassung, Präzisierung und Anwendung der Allgemeinen Bestimmungen der CIK-FIA. Sie berücksichtigen die Besonderheiten von Kart Veranstaltungen auf nationaler Ebene. Die spezifischen Bestimmungen der Allgemeinen Vorschriften des ASS sind Gegenstand von Fenstern, die in den Allgemeinen Vorschriften der CIK-FIA-Artikel veröffentlicht sind, auf die sie sich beziehen. Der Begriff ASS kann jeden Hinweis auf CIK-FIA und/oder ASN in diesen allgemeinen Vorschriften ersetzen.

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN CIK-FIA**1. Ziele**

Die INTERNATIONALE KARTKOMMISSION-FIA (im Folgenden als «CIK-FIA» bezeichnet) ist eine Fachkommission der FIA, die den Statuten der FIA und dem internen Reglement der FIA unterliegt.

Die Kontrolle und der reibungslose Ablauf internationaler Wettbewerbe (im Folgenden „Wettbewerbe“ genannt) für Fahrzeuge, die „Karts“ genannt werden, müssen in jedem Land von der Nationalen Sporthoheit („ASN“) sichergestellt werden.

2. Sportliche Vorschriften**2.1 Anwendung allgemeiner Vorschriften**

Alle Ausschreibungen von Wettbewerben die im CIK-FIA Internationalen Sport Kalender eingeschrieben sind müssen dem Internationalen Sportgesetz (im Folgenden als „der Code“ bezeichnet) und dessen Anhänge, zu den offiziellen FIA- und CIK-FIA-Bulletins und zu diesen Allgemeinen Vorschriften („die Vorschriften“) entsprechen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.1.1 Alle Ausschreibungen von Wettbewerben die im Nationalen Sportkalender des ASS eingetragen sind müssen dem Internationalen Sportgesetz und seinen Anhängen, dem Nationalen Sportgesetz, den Bestimmungen des Schweizer Kartsport Jahrbuchs, den Bestimmungen der veröffentlichten Rundschreiben der NSK und diesen Allgemeine Bestimmungen einhalten.

2.2 Wettbewerb Status

Alle Wettbewerbe müssen unter Einhaltung des Codes, in den internationalen Sportkalender der CIK-FIA eingetragen werden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.2.1 Wettbewerbe die der Sportbehörde der Nationalen Sportkommission von Auto Sport Schweiz unterstehen müssen im Nationalen Sportkalender des ASS in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz und den Nationalen Sportbestimmungen sowie den Bestimmungen des SKJ Kapitel 1.2 eingetragen werden.

Préambule

Pour toutes les Compétitions de karting dépendant de l'Autorité Sportive de la Commission Sportive Nationale d'Auto Sport Suisse, les Prescriptions générales de la CIK-FIA (publiées sur le site web de la CIK-FIA: www.fiakarting.com) sont applicables dans leur intégralité, sous réserve des adaptations et précisions publiées aux Prescriptions générales de l'ASS.

Les dispositions des Prescriptions générales de l'ASS servent à l'adaptation, à la précision et à l'application des Prescriptions générales de la CIK-FIA. Elles tiennent compte des spécificités des compétitions de karting sur le plan national. Les dispositions particulières des Prescriptions générales de l'ASS font l'objet de fenêtres publiées au sein même des articles Prescriptions générales de la CIK-FIA auxquels elles se réfèrent.

Le terme ASS peut se substituer à toute mention de la CIK-FIA et/ou de l'ASN dans les présentes prescriptions générales.

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES CIK-FIA**1. Objectifs**

La COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING-FIA (ci-après désignée «CIK-FIA») est une Commission spécialisée de la FIA régie par les Statuts de la FIA et le Règlement Intérieur de la FIA.

Le contrôle et la bonne marche des Compétitions internationales (ci-après dénommées «Compétitions») pour les véhicules dénommés «karts» devront être assurés dans chaque pays par l'Autorité Sportive Nationale («ASN») détenant le pouvoir sportif en vertu de son affiliation à la FIA.

2. Prescriptions Sportives**2.1 Application des Prescriptions Générales**

Tous les Règlements Particuliers des Compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA doivent être conformes au Code Sportif International (ci-après dénommé «le Code») et à ses Annexes, aux Bulletins Officiels de la FIA et de la CIK-FIA et aux présentes Prescriptions Générales («les Prescriptions»).

Prescriptions générales ASS

2.1.1 Tous les Règlements Particuliers des Compétitions inscrites au Calendrier Sportif National de l'ASS doivent être conformes au Code Sportif International et à ses Annexes, au Règlement Sportif National, aux dispositions de l'Annuaire Karting Suisse, aux dispositions publiées par voie de circulaire par la CSN et aux présentes Prescriptions Générales.

2.2 Statut des Compétitions

Toute Compétition doit être inscrite au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA, dans le respect du Code.

Prescriptions générales ASS

2.2.1 Toute compétition de karting dépendant de l'autorité sportive de la Commission Sportive Nationale d'Auto Sport Suisse doit être inscrite au Calendrier Sportif National de l'ASS dans le respect du Code Sportif International et du Règlement Sportif National, ainsi que des dispositions du chap. 1.2 AKS.

2.3 Zugelassene Karts

2.3.1 Nur Karts, die den Technischen Bestimmungen der CIK-FIA, den Anerkennungsbestimmungen oder, falls dies nicht der Fall ist, den Bestimmungen der betreffenden ASN entsprechen (vorbehaltlich CIK-FIA Genehmigung), dürfen zu einem Wettbewerb zugelassen werden. Es sind immer die Sicherheitsvorschriften der CIK-FIA anzuwenden (Artikel 3 der Technischen Bestimmungen der CIK-FIA, Sicherheit von Karts und Ausrüstung).

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.3.1.1 In allen Wettbewerbe die der Sportbehörde der Nationalen Sportkommission von Auto Sport Schweiz unterstehen, sind nur Karts gemäß dem Technischen Reglement Karting der ASS (Kap. VI SKJ), der Ausschreibung der Meisterschaft oder der Serie oder gemäß den spezifischen Bestimmungen des Veranstalters, die zuvor von der NSK genehmigt wurden, zugelassen. Es ist ausdrücklich untersagt, einen Motor mit einer höheren Leistung, als der für die Altersgruppe des Piloten vorgesehenen, zu verwenden.

2.3.2 Bei allen im FIA Karting International Kalender eingeschriebenen Wettbewerben (außer Superkart) ist die Verwendung der folgenden Ausrüstung mit einer gültigen CIK-FIA-Homologation obligatorisch:

- Fahrgestell;
- Karosserieteile (Frontplatte, Frontspoiler, Frontspoiler Befestigungssatz, Seitenkästen und Heckauffahrschutz)
- **Motoren (Motoren, Vergaser, Zündungen und Ansaug-schalldämpfer)**
- Reifen (für Junior Kategorien - Option Reifen / für Senior Kategorien- Option oder Prime Reifen).

Die Liste der von der CIK-FIA zugelassenen Ausrüstungen ist auf der CIK-Website www.fiakarting.com verfügbar.

Wenn die ASN, die den betreffenden internationalen Wettbewerb organisiert (außer Superkart), für den die Verwendung von Motoren ohne CIK-FIA Homologation zugelassen ist, darf die Leistung der verwendeten Motoren in den Junior- und Senior-Kategorien die der betreffenden homologierten CIK-FIA-Motoren nicht überschreiten. Daher muss die ASN, die den betreffenden internationalen Wettbewerb organisiert, dem CIK-FIA-Büro ein technisches Datenblatt mit allen technischen Informationen zu den betreffenden Motoren vorlegen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.3.2.1 Bei allen Wettbewerben die der Sportbehörde der Nationalen Sportkommission von Auto Sport Schweiz unterstehen, ist die Verwendung der Ausrüstungen gemäss Technischen Reglement Karting des ASS (Kap. VI SKJ), obligatorisch.

2.3.2.2 Während des Offiziellen Freien Trainings und der Rennläufe muss der Fahrer einen Helm in gutem Zustand und ordnungsgemäß befestigt, geschlossene Handschuhe sowie einen wirksamen und unzerbrechlichen Augenschutz (Visier für das Gesicht) tragen. Die Schutzkleidung muss von der CIK-FIA homologiert sein und den gesamten Körper, einschließlich der Arme und Beine, abdecken. Das CIK-FIA-Zertifizierungslabel / die Stickerei muss auf der Rückseite des Kragens sichtbar sein. Die Schuhe müssen hoch sein und die Knöchel bedecken.

Für die Kategorien Puffo, Mini und Supermini ist das Tragen einer **Halskrause obligatorisch**. Für alle Fahrer ist die Verwendung eines Brust- und Rückenschutzes **obligatorisch und eine Halskrause ist empfohlen** (die Nackenstütze sollte auf keinen Fall modifiziert werden).

Es dürfen nur von der CIK-FIA homologierte Helme getragen werden. Das entsprechende Label muss vorhanden sein.

2.3 Karts admis

2.3.1 Ne peuvent être admis à une Compétition que les karts conformes au Règlement Technique de Karting de la CIK-FIA, au Règlement de Reconnaissance ou, à défaut, à tout règlement de l'ASN concernée, soumis à l'approbation de la CIK-FIA. Les prescriptions de sécurité de la CIK-FIA doivent toujours être d'application (Article 3 du Règlement Technique de la CIK-FIA, Sécurité des Karts et des Équipements).

Prescriptions générales ASS

2.3.1.1 Dans toutes les compétitions de karting dépendant de l'autorité sportive de la Commission Sportive Nationale d'Auto Sport Suisse ne peuvent être admis que les karts conformes au Règlement technique de karting de l'ASS (chap. VI AKS), à la réglementation particulière du Championnat ou de la Série, ou aux dispositions particulières de l'organisateur préalablement approuvées par la CSN.

Il est strictement interdit d'utiliser un moteur d'une puissance supérieure à celle prévue pour la classe d'âge du pilote.

2.3.2 Dans toutes les Compétitions inscrites au Calendrier Sportif International FIA Karting (Superkart excepté), il est obligatoire d'utiliser l'équipement suivant avec une homologation CIK-FIA valide:

- châssis;
- éléments de carrosserie (panneaux avant, carénages avant, kits de montage de carénage avant, carrosserie latérale et protections des roues arrière);
- **moteurs (moteurs, carburateurs, allumages et silencieux d'aspiration)**
- pneus (pour les classes Junior - pneus Option / pour les classes Senior - pneus Option ou Prime).

La liste des équipements homologués par la CIK-FIA est disponible sur le site web de la CIK www.fiakarting.com.

Si l'ASN organisant la Compétition Internationale (Superkart excepté) concernée demande d'utiliser des moteurs non homologués par la CIK-FIA, les performances des moteurs des classes Junior et Senior utilisés dans cette Compétition ne doivent pas dépasser celles des moteurs concernés homologués par la CIK-FIA. Par conséquent, l'ASN organisant la Compétition Internationale concernée doit soumettre au bureau de la CIK-FIA une fiche technique contenant toutes les informations techniques des moteurs concernés.

Prescriptions générales ASS

2.3.2.1 Dans toutes les compétitions de karting dépendant de l'autorité sportive de la Commission Sportive Nationale d'Auto Sport Suisse il est obligatoire d'utiliser l'équipement prévu par le Règlement Technique de karting de l'ASS (chap. VI AKS).

2.3.2.2 Lors des entraînements officiels et des manches de course, le pilote doit porter un casque en bon état et dûment attaché, des gants fermés, une protection pour les yeux efficace et incassable (visière pour le visage). La combinaison doit être homologuée par la CIK-FIA et couvrir tout le corps, y compris les bras et les jambes. L'étiquette/broderie d'homologation CIK-FIA doit figurer visiblement à l'arrière du col. Les chaussures doivent être montantes et couvrir les chevilles.

Pour les catégories Puffo, Mini et Supermini, il est obligatoire de porter une **minerve**. Pour tous les pilotes, l'utilisation d'une protection de la poitrine et du **dos est obligatoire et une minerve est recommandée** (la minerve ne doit en aucun cas être modifiée).

Seuls peuvent être portés les casques homologués par la CIK-FIA. L'étiquette correspondante doit être présente.

2.3.3 Frontspoiler und Frontspoiler Befestigungssatz

Bei allen im CIK-FIA Internationalen Sport Kalender eingeschriebenen Wettbewerben (außer Superkart) ist die Verwendung eines zugelassenen Frontspoilers und des zugelassenen Frontspoiler Befestigungssatzes vorgeschrieben. Von den Qualifikationsläufen bis zur Finalphase muss jeder Fahrer/Mechaniker den Service Park Start mit von seinem Kart demontierten Frontspoiler betreten. Der Mechaniker oder der Pilot selbst muss der Frontspoiler unter Überwachung eines Technischen Kommissars im Service Park Start montieren

Während der Qualifikationsläufe und der Finalphase darf der Frontspoiler nur in der Reparaturzone montiert werden.

Einbau der „Frontspoiler“

Der Frontspoiler (welcher mit dem Befestigungssatz für den Frontspoiler montiert wird) muss sich von der Qualifikationsläufen bis zur Finalphase in der richtigen Position befinden, wie in der Technischen Zeichnung Nr. 2d beschrieben.

Die schwarze Flagge mit der orangefarbenen Scheibe wird dem Fahrer nicht angezeigt, wenn sich sein Frontspoiler nicht mehr in der richtigen Position befindet.

Wenn die Technischen Kommissare / Sachrichter nach Qualifikationsläufen und den Finalphasenrennen melden, dass der Frontspoiler eines oder mehrerer Karts nicht mehr in der richtigen Position war, als die „schwarz-weiße Zielflagge“ geschwenkt wurde und die betroffenen Karts die Ziellinie überquert haben, wird dem / den betroffenen Fahrer (n) von den Sportkommissaren automatisch eine Zeitstrafe von 5 Sekunden verhängt.

Gegen diese Entscheidung kann keine Berufung eingelegt werden. Die betroffenen Fahrer werden nicht zur Unterzeichnung der Entscheidungsunterlagen aufgefordert.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.3.3.1 Die 5-Sekunden-Zeitstrafe wird automatisch vom Rennleiter verhängt. Diese Entscheidung kann nicht angefochten werden.

Zu jedem Zeitpunkt von den Qualifikationsrunden bis zur Schlussphase, auch nachdem die „schwarz-weiße karierte Flagge“ geschwenkt wurde oder wenn das Rennen gemäß Artikel 2.21 der Allgemeinen Bestimmungen abgebrochen wurde, außer wenn weniger als zwei Runden absolviert wurden, und bis zum Wiegen, wenn festgestellt/bewiesen wird, dass ein Fahrer oder ein Dritter außerhalb der Reparaturzone versucht hat, einen nicht korrekt positionierten Frontspoiler wieder anzubringen oder wieder angebracht hat, wird der betreffende Fahrer von dem Wettbewerb disqualifiziert. Gegen diese Entscheidung kann kein Einspruch eingelegt werden.

2.4 Einschreibung von Wettbewerben

Die Wettbewerbe können nur auf einer von der CIK-FIA genehmigten Rennstrecke ausgetragen werden, die über eine Rennstreckenlizenz verfügt, die für die im Rahmen dieser Wettbewerbe verwendeten Karttypen geeignet ist.

Sofern ein Wettbewerb in jeder Hinsicht den Bestimmungen des Codes und seinen Anhängen entspricht, wird er auf Antrag der betreffenden ASN von der CIK-FIA im Internationalen Sportkalender der CIK-FIA eingeschrieben.

Für den Fall, dass eine ASN seine Organisation an Dritte delegiert, bleibt der ASN gegenüber der CIK-FIA für die Einhaltung aller Vorschriften verantwortlich.

Der FIA Karting Kalender für Meisterschaften, Cups und Trophäen wird jedes Jahr von der Arbeitsgruppe „Sportregle-

2.3.3 Carénage avant et kit de montage de carénage avant

Dans toutes les Compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA (Superkart excepté), l'utilisation d'un carénage avant homologué et du kit de montage de carénage avant homologué est obligatoire.

À partir des Manches Qualificatives jusqu'à la Phase finale, chaque Pilote doit entrer dans le «Parc d'Assistance Départ» avec le carénage avant détaché de son kart. Le Mécanicien ou le Pilote lui-même doit monter le carénage avant dans le «Parc d'Assistance Départ» sous la supervision d'un Commissaire Technique. Pendant les Manches Qualificatives et la Phase finale, il est uniquement autorisé d'installer le carénage avant dans l'«Aire de **Réparation**».

Installation du «Carénage avant»

Le carénage avant (installé à l'aide du kit de montage de carénage avant) doit être en position correcte à partir des Manches Qualificatives jusqu'à la Phase finale, tel que décrit dans le Dessin Technique n° 2d.

Le drapeau noir à disque orange ne sera pas présenté à un Pilote si son carénage avant n'est plus en position correcte.

Si les Commissaires Techniques/Juges de Fait indiquent, après les Manches Qualificatives et les courses de la Phase finale, que le carénage avant sur un ou plusieurs karts n'était plus dans la bonne position au moment où le «drapeau à damier noir et blanc» était agité et où le(s) kart(s) concerné(s) franchissait(ait) la ligne d'arrivée, une pénalité en temps de 5 secondes sera dans tous les cas infligée automatiquement par les Commissaires Sportifs au(x) Pilote(s) concerné(s).

Cette décision n'est pas susceptible d'appel. Les Concurrents concernés ne sont pas invités à signer les documents de décision.

Prescriptions générales ASS

2.3.3.1 La pénalité en temps de 5 secondes est infligée automatiquement par le Directeur de course. Cette décision n'est pas susceptible de réclamation.

A tout moment à partir des Manches Qualificatives jusqu'à la phase finale, y compris après que le « drapeau à damier noir et blanc » a été agité, ou lorsque la course a été arrêtée en vertu de l'article 2.21 des Prescriptions Générales, sauf si moins de deux tours ont été effectués, et jusqu'à la pesée, s'il est constaté / prouvé qu'un Pilote ou un tiers a tenté de remettre ou a remis en place, hors de l'aire de réparation, un carénage avant qui n'était pas correctement positionné, le Pilote concerné sera disqualifié de la Compétition. Cette décision n'est pas susceptible d'appel.

2.4 Inscription des Compétitions

Les Compétitions ne peuvent se dérouler que sur un circuit homologué par la CIK-FIA, détenant une Licence circuit appropriée aux types de karts utilisés dans le cadre de ces Compétitions.

À condition qu'une Compétition réponde en tous points aux dispositions du Code et de ses Annexes, la CIK-FIA l'inscrira au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA sur demande de l'ASN concernée.

Au cas où une ASN déléguerait son organisation à un tiers, l'ASN demeurerait responsable vis-à-vis de la CIK-FIA en ce qui concerne le respect de tous les règlements.

Le Calendrier des Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting sera préparé chaque année par le Groupe de Travail «Règlements

ment - Kalender - Meisterschaften“ erstellt und der CIK und dem World Motor Sport Council zur Genehmigung vorgelegt. Alle Streitigkeiten, die sich aus der Arbeit der Arbeitsgruppe „Sportreglement - Kalender - Meisterschaften“ ergeben, werden von der CIK geregelt, dessen Entscheidungen stets der Kontrolle des FIA World Motor Sport Council unterliegen. In Übereinstimmung mit den Statuten und dem Code ist das für die Beilegung von Streitigkeiten zuständige Gericht das Internationale Berufungsgericht (IBG) der FIA.

Die ASN verpflichten sich, die Klassen der CIK-FIA festgelegten internationalen Kategorien in ihren Ländern zu übernehmen und weiterzuentwickeln. Sie können Kategorien namens «National Promotion» einführen mit spezifischen Vorschriften die aus landesspezifischen technischen und wirtschaftlichen Kriterien erstehen. Diese Kategorien müssen den Zugang der Fahrer zu internationalen Kategorien erleichtern und die technischen Anforderungen der CIK-FIA in Bezug auf die Sicherheit erfüllen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.4.1.a Nationale Wettbewerbe können nur auf ASS homologierten Strecken oder von einer anderen anerkannten ASN der FIA stattfinden.

2.4.1.b Die Einschreibung von Wettbewerben im Nationalen Sportkalender der ASS untersteht den Bestimmungen des Kap. 1.2 SKJ.

2.5 Verschiebung oder Absage eines Wettbewerbes

A. Die Verschiebung oder Absage eines Wettbewerbes muss der CIK-FIA von ASN mindestens drei Monate vor dem vorgesehenen Termin des Wettbewerbes schriftlich mitgeteilt werden. In diesen Fällen wird eine Änderungsgebühr in Höhe von 15%, oder eine Absagegebühr in der Höhe von 10% der entsprechenden Einschreibgebühr in den CIK-FIA Sportkalender erfordert.

B. Wenn die Mitteilung der Verschiebung oder Absage weniger als drei Monate vor dem für den Wettbewerb geplanten Termin von der ASN an die CIK-FIA erfolgt, wird von der ASN eine Änderungsgebühr oder eine Absagegebühr in der Höhe von 15% der entsprechenden Einschreibgebühr erfordert.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Siehe Kapitel 1.2 des SKJ.

2.6 Veröffentlichung der Ausschreibung

A. Die Veranstalter müssen in der Ausschreibung angeben, ob beim Import von Karts oder Ersatzteilen Probleme auftreten könnten, und welche Maßnahmen zur Begrenzung der Probleme zu treffen sind.

B. Jegliche Änderung oder zusätzliche Bestimmung der Regeln eines Wettbewerbes muss in Übereinstimmung mit dem Code durch Aufnahme nummerierter und datierter Anhänge eingeführt werden, die integraler Bestandteil der ergänzenden Regeln des Wettbewerbes werden.

2.7 Zugelassene Fahrer

Um an einem Wettbewerb teilnehmen zu können, müssen alle Fahrer im Besitz einer internationalen Bewerber/Fahrer Lizenz (Artikel 9.1 ISG) sein, gültig für Karting und das laufende Jahr, ausgestellt von der FIA angeschlossenen ASN sowie der vorgängigen Genehmigung dieser ASN wenn sie nicht der Veranstalter ist (Artikel 3.9 des Code).

Bewerberlizenzen dürfen in keinem Fall an Personen ausgestellt werden die minderjährig und nicht rechtsfähig sind.

sportifs - Calendrier - Championnats“ et sera soumis à la CIK et au Conseil Mondial du Sport Automobile pour approbation. Tout litige résultant du travail du Groupe de Travail «Règlements sportifs - Calendrier - Championnats» sera réglé par la CIK, dont les décisions sont toujours soumises au contrôle du Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA. Conformément aux Statuts et au Code, la juridiction compétente pour trancher les litiges en dernier ressort est la Cour d'Appel Internationale (CAI) de la FIA.

Les ASN s'engagent à adopter et à développer dans leur pays les classes des catégories internationales fixées par la CIK-FIA. Elles pourront établir des catégories dites «Nationales de Promotion» ayant une réglementation particulière découlant de critères techniques et économiques propres au pays considéré. Ces catégories devront favoriser l'accès des Pilotes aux catégories internationales et respecter les exigences techniques de la CIK-FIA en matière de sécurité.

Prescriptions générales ASS

2.4.1.a Les compétitions de degré national ne peuvent se dérouler que sur un circuit homologué par l'ASS ou par une autre ASN reconnue par la FIA.

2.4.1.b L'inscription des compétitions au Calendrier Sportif National de l'ASS est régiee par les dispositions du chap. 1.2 AKS.

2.5 Déplacement ou annulation d'une Compétition

A. Le déplacement ou l'annulation d'une Compétition doivent être notifiés par écrit par l'ASN à la CIK-FIA au moins trois mois avant la date prévue pour la Compétition. Dans ce cas, un droit de déplacement égal à 15% du droit d'inscription de la Compétition au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA ou un droit d'annulation de 10% de ce droit sera exigé.

B. Si l'avis de déplacement ou d'annulation est communiqué par l'ASN à la CIK-FIA moins de trois mois avant la date prévue pour la Compétition, il sera réclamé à l'ASN un droit de déplacement ou d'annulation égal à 15% du droit d'inscription.

Prescriptions générales ASS

Voir chap. 1.2 AKS.

2.6 Publication du Règlement Particulier

A. Les Organisateurs sont tenus d'indiquer dans leur Règlement Particulier s'il existe des problèmes d'importation de karts de Compétition ou de pièces détachées, et les mesures à prendre pour limiter les problèmes ainsi rencontrés.

B. Toute modification ou disposition supplémentaire apportée au règlement d'une Compétition doit être introduite dans le respect du Code, par l'inclusion d'additifs numérotés et datés qui deviendront partie intégrante du Règlement Particulier de la Compétition.

2.7 Pilotes admis

Pour participer à une Compétition, tout Pilote doit être en possession d'une Licence Internationale de Concurrent/Conducteur (Article 9.1 du Code) valable pour le Karting et pour l'année en cours, délivrée par l'ASN affiliée à la FIA, ainsi que de l'autorisation préalable de cette ASN si elle n'est pas organisatrice (Article 3.9 du Code).

Les licences de Concurrents ne pourront en aucun cas être délivrées à des personnes n'ayant pas atteint l'âge de la majorité légale leur conférant entière capacité juridique.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.7.1.a Um an einem Wettbewerb teilnehmen zu können, müssen alle Fahrer im Besitz einer Bewerber/Fahrer Lizenz ihrer Altersklasse und des Typs des gefahrenen Karts sein, ausgestellt von der ASN oder einer bei der FIA angeschlossenen ASN. Teilnahmeberechtigt sind auch Schweizerinnen und Schweizer mit einer ausländischen Lizenz (Art. 2.3.8.d NSR). Ausländische Bewerber/Fahrer müssen im Besitz einer vorgängig eingeholten Genehmigung ihres ASN sein (Art. 2.3.7 ISG).

2.8 Annahme der Einschreibungen

Der Veranstalter kann in seiner Ausschreibung die Mindestanzahl der gemeldeten Karts festlegen; Wird diese Anzahl nicht erreicht, ist er berechtigt, den Wettbewerb abzusagen.

2.9 Allgemeine Bedingungen

A. Es liegt in der Verantwortung des Bewerbers, sicherzustellen, dass jede Person die in seinem Namen teilnimmt alle Bestimmungen des Codes, der Technischen- und des Sportreglement einhalten. Wenn ein Bewerber nicht persönlich am Wettbewerb teilnehmen kann, muss er seinen Vertreter schriftlich benennen. Während des Wettbewerbes ist die für ein Kart verantwortliche Person gemeinsam und solidarisch mit dem Bewerber für die Einhaltung aller Bestimmungen des Codes und der CIK-FIA-Bestimmungen verantwortlich.

B. Die Bewerber müssen sicherstellen, dass ihre Karts während der gesamten Dauer des Trainings und Rennen den Konformitäts- und Sicherheitsbedingungen entsprechen.

C. Alle Personen, die in irgendeiner Weise betroffen sind, sei es mit einem eingeschriebenen Kart, in irgendeiner anderen Funktion im Fahrerlager, im Wartungspark oder auf der Strecke, müssen immer einen entsprechenden Ausweis/Pass tragen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.9.C.a Alle Personen, die in irgendeiner Weise betroffen sind, sei es mit einem eingeschriebenen Kart, aus einem anderen Grund im Service Park-Bereich (Park Service) oder auf der Strecke beschäftigt sind, müssen jederzeit einen entsprechenden Ausweis/Pass tragen.

2.10 Technische und Sportliche Kontrollen

A. Während der ersten technischen und sportlichen Kontrollen, die an den in der Ausschreibung angegebenen Daten und Orten stattfinden, müssen der Fahrer und der Bewerber alle erforderlichen Unterlagen und Informationen bereithalten.

B. Fahrer und Bewerber, die die vorgeschriebenen Fristen nicht eingehalten haben, dürfen an dem Wettbewerb nicht teilnehmen, es sei denn, die Sportkommissare gewähren unter besonderen Umständen eine Ausnahmeregelung.

C. Von einem Bewerber, Fahrer oder einer anderen Person, die von einem Kart betroffen ist, kann nicht verlangt werden, eine Freigabe oder ein anderes Dokument zu unterzeichnen, das nicht zuvor von der CIK-FIA genehmigt wurde.

D. Der Rennleiter oder der Chefarzt können einen Fahrer jederzeit während eines Rennens zu einer ärztlichen Untersuchung auffordern.

E. Kein Kart darf an einem Wettbewerb teilnehmen, bevor es nicht von den Technischen Kommissaren kontrolliert wurde.

Prescriptions générales ASS

2.7.1.a Pour participer à une compétition, tout pilote doit être en possession d'une licence de concurrent/conducteur valable pour sa classe d'âge et pour le type de kart conduit, délivrée par l'ASS ou par une ASN affiliée à la FIA. Sont également admis à participer les citoyens suisses titulaires d'une licence étrangère (art. 2.3.8.d RSN). Les concurrents/conducteurs étrangers doivent être en possession de l'autorisation préalable de leur ASN (art. 2.3.7 CSI).

2.8 Acceptation des engagements

Dans son Règlement Particulier, l'Organisateur peut stipuler le nombre minimal de karts engagés; si ce nombre n'est pas atteint, l'Organisateur est en droit d'annuler la Compétition.

2.9 Conditions générales

A. Il incombe au Concurrent d'assurer que toutes les personnes concernées par leur engagement observent toutes les dispositions du Code, du Règlement Technique et du Règlement Sportif. Si un Concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à la Compétition, il doit désigner son représentant par écrit. À tout moment d'une Compétition, la personne chargée d'un kart engagé est responsable conjointement et solidairement avec le Concurrent du respect de l'ensemble des dispositions du Code et de la réglementation CIK-FIA.

B. Les Concurrents doivent assurer que leurs karts respectent les conditions de conformité et de sécurité pendant toute la durée des essais et de la course.

C. Toutes les personnes concernées de quelque façon que ce soit par un kart engagé ou se trouvant pour toute autre raison dans la zone du Paddock, des Parcs d'Assistance ou sur la piste, doivent porter à tout moment un laissez-passer approprié.

Prescriptions générales ASS

2.9.C.a Toutes les personnes concernées de quelque façon que ce soit par un kart engagé ou se trouvant pour toute autre raison dans la zone des Parcs d'Assistance (service parc) ou sur la piste, doivent porter à tout moment un laissez-passer approprié.

2.10 Vérifications Techniques et Sportives

A. Pendant les Vérifications Techniques et Sportives préliminaires, qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le Règlement Particulier de la Compétition, le Pilote et le Concurrent devront tenir disponibles tous les documents et informations exigés.

B. Les Pilotes et Concurrents qui n'auront pas respecté les limites de temps imposées ne seront pas autorisés à participer à la Compétition, sauf dérogation accordée par les Commissaires Sportifs dans des circonstances particulières.

C. Il ne pourra être exigé d'un Concurrent, d'un Pilote ou de toute autre personne concernée par un kart, qu'il signe une décharge ou tout autre document qui n'aurait pas été préalablement approuvé par la CIK-FIA.

D. Le Directeur de Course ou le Médecin Chef peut demander à un Pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment d'une Compétition.

E. Aucun kart ne pourra prendre part à une Compétition tant qu'il n'aura pas été contrôlé par les Commissaires Techniques.

- F. Die Technischen Kommissare können jederzeit während eines Wettbewerbs:
- a) die Konformität des Karts oder der Fahrerausstattung überprüfen.
 - b) verlangen, dass ein Kart vom Bewerber zerlegt wird, um sicherzustellen, dass die Zulassungs- oder Zulassungsbedingungen vollständig eingehalten werden,
 - c) den Bewerber bitten ein Muster oder ein Teil zur Verfügung zu stellen, welches sie für erforderlich halten.
- G. Jedes Kart, das nach seiner Genehmigung durch die Technischen Kommissare so zerlegt, geändert oder repariert wird, dass seine Sicherheit beeinträchtigt oder seine Konformität in Frage gestellt wird, oder dass in einen Unfall mit ähnlichen Folgen verwickelt ist, muss erneut den Technischen Kommissaren zur Genehmigung vorgelegt werden.
- H. Der Rennleiter kann verlangen, dass jedes an einem Unfall beteiligte Kart angehalten und überprüft wird.
- I. Technische Kontrollen und Abnahmen werden von ordnungsgemäß ernannten Offiziellen durchgeführt, die für die Organisation der Service Parks und / oder des Parc Fermé verantwortlich sind und die ausschließlich befugt sind, den Teilnehmern Anweisungen zu erteilen.
- J. Die Sportkommissare veröffentlichen die Ergebnisse für jedes geprüfte Kart und stellen sie auf Anfrage anderen Bewerbern zur Verfügung. Diese Ergebnisse enthalten bis auf die Kraftstoffanalyse keine spezifischen Zahlen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.10.J.a Die Veröffentlichung der Ergebnisse für jeden geprüften Kart ist nicht obligatorisch.

- K. Die Vorführung eines Karts bei der Technischen Abnahme gilt als implizite Konformitätserklärung.
- L. Jeder Fahrer erhält während der Sportlichen Kontrolle das Formular „Technischer Pass“. Alle Einzelheiten zur gesamten Ausrüstung müssen auf diesem Formular angegeben werden, bevor es bei der Technischen Abnahme vorgelegt wird. Ein unvollständiger „Technischer Pass“ wird abgelehnt.
- M. Die Startnummern und eventuelle Werbeschilder müssen während der Vorführung der Ausrüstung zur Technischen Abnahme auf dem Kart angebracht sein.
- N. Ein Fahrer darf seine Ausrüstung nicht ändern, nachdem diese bei den Technischen Abnahmen kontrolliert wurde.
- O. Systeme zur Messung der maximalen Motordrehzahl und / oder zur Kontrolle der Kupplungsfunktion können in den Kategorien eingesetzt werden bei denen die Motordrehzahlgrenzen und / oder die Grenzen in Bezug auf die Funktion der Kupplung vorgeschrieben sind. Sie werden unter strikter Einhaltung der relevanten Anweisungen installiert.
- P. Auf Beschluss der Sportkommissare können die Technischen Kommissare die Zündung **und den Auspuff** der Teilnehmer mit dem von der CIK oder der betreffenden ASN bereitgestellten Zündungssystem austauschen. Die alternative Zündung muss vom selben Hersteller und Modell sein wie diejenige die vom betroffenen Bewerber verwendet wird.

- F. Les Commissaires Techniques peuvent à tout moment d'une Compétition:
- a) vérifier la conformité du kart ou de l'équipement du Pilote,
 - b) exiger qu'un kart soit démonté par le Concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées,
 - c) demander à un Concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaires.
- G. Tout kart qui, après avoir été approuvé par les Commissaires Techniques, est démonté, modifié ou réparé de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité, ou qui est impliqué dans un accident avec des conséquences similaires, doit être présenté de nouveau aux Commissaires Techniques pour approbation.
- H. Le Directeur de Course peut demander que tout kart impliqué dans un accident soit arrêté et contrôlé.
- I. Les contrôles et Vérifications Techniques seront effectués par des officiels dûment désignés qui seront responsables de l'organisation des Parcs d'Assistance et/ou du Parc Fermé et qui seront seuls autorisés à donner des instructions aux Concurrents.
- J. Les Commissaires Sportifs publieront les résultats pour chaque kart vérifié et, à la demande, les mettront à la disposition des autres Concurrents. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf en ce qui concerne l'analyse du carburant.

Prescriptions générales ASS

2.10.J.a La publication des résultats pour chaque kart vérifié n'est pas obligatoire.

- K. La présentation d'un kart aux Vérifications Techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.
- L. Chaque Pilote recevra lors des Vérifications Sportives un «Passeport Technique». Tous les détails relatifs au matériel complet doivent être inscrits sur ce formulaire avant qu'il ne soit présenté aux Vérifications Techniques. Un «Passeport Technique» incomplet sera refusé.
- M. Les numéros de course et les signes publicitaires éventuels devront être en place sur le kart lors de la présentation du matériel aux Vérifications Techniques.
- N. Un Pilote ne pourra changer son matériel après que celui-ci ait été identifié lors des Vérifications Techniques.
- O. Des systèmes de mesure du régime maximum et/ou de contrôle du fonctionnement de l'embrayage pourront être utilisés dans les catégories où des limites de régime et/ou de fonctionnement de l'embrayage sont prescrites. Ils devront être installés dans le strict respect des instructions y afférentes.
- P. Sur décision des Commissaires Sportifs, les Commissaires Techniques pourront interchanger l'allumage **et l'échappement** des Concurrents contre celui fourni par la CIK ou par l'ASN concernée. L'allumage de substitution devra être de la même marque et du même modèle que celui utilisé par le Concurrent concerné.

2.11 Zugang zur Strecke

Nur die Offiziellen, die auf der Ausschreibung und den ergänzenden Anhängen vorgesehen sind, haben Zugang auf die Strecke. Pressevertreter haben nur Zugang wenn sie dies ausdrücklich beim Veranstalter angefordert und eine Genehmigung erhalten haben. Sie müssen auch die von den Offiziellen vorgeschriebenen Sicherheitsanweisungen einhalten.

2.12 Treibstoff

Der eingesetzte Treibstoff muss den Vorschriften des Technischen Reglements (Art. 2.21 der Allgemeinen Bestimmungen des Technischen Reglements) entsprechen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.12.1 Der verwendete Treibstoff muss den Vorschriften des Sportreglements der Meisterschaft oder der Serie oder den Vorschriften der Ausschreibung entsprechen.

2.13 - Parc Fermé

- A. Nur die Offiziellen die für Kontrollen zuständig sind dürfen den Parc Fermé betreten. Ohne die Genehmigung dieser Offiziellen dürfen dort keinerlei Eingriffe vorgenommen werden.
- B. Ab Anzeige der Zielflagge (Ankunft) gelten zwischen der Ziellinie und dem Eingang zum Parc Fermé die Parc Fermé Vorschriften.
- C. Der Parc Fermé muss genügend groß und ausreichend geschützt sein, um sicherzustellen, dass keine unbefugte Person Zugang **hat**.

2.14 – Allgemeine Sicherheit

- A. Es ist dem Fahrer strengstens untersagt, sein Kart entgegen der Rennrichtung zu fahren, es sei denn, dies ist unbedingt erforderlich, um das Kart aus einer gefährlichen Position zu entfernen.
- B. Während des Freien Trainings (gemäß den Bestimmungen der betreffenden Meisterschaften), dem Offiziellen Freien Training, Qualifikationsrennen und der Rennen der Finalphase dürfen die Fahrer nur die Strecke benutzen und müssen zu jeder Zeit die Bestimmungen des Codes für das Rundstreckenrennen beachten. Die Strecke wird durch die weißen Linien definiert, die die Strecke auf beiden Seiten begrenzen. Die Fahrer sind berechtigt, die gesamte Breite der Strecke zwischen diesen Linien zu nutzen. Wenn sich die vier Räder eines Karts außerhalb dieser Linien befinden, wird davon ausgegangen, dass das Kart die Strecke verlassen hat.
- C. Während des Freien Trainings (gemäß den Bestimmungen der betreffenden Meisterschaften), dem Offiziellen Freien Training, dem Qualifikationsrennen und der Rennen der Finalphase muss ein Kart das anhält, so schnell wie möglich von der Strecke geräumt werden, damit seine Anwesenheit keine Gefahr darstellt oder andere Fahrer behindert. Wenn der Fahrer das Kart während der Fahrt nicht aus einer gefährlichen Position entfernen kann, ist es die Pflicht der Streckenposten, ihm zu helfen. Wenn das Kart jedoch dank dieser Hilfe neu startet, wird der Fahrer vom Klassement des Offiziellen Freien Trainings oder des entsprechenden Rennlaufs, in denen Hilfe geleistet wurde, disqualifiziert. Außer aus medizinischen oder Sicherheitsgründen muss der Fahrer bis zum Ende des Freien Trainings, des Offiziellen Freien Trainings, oder der Rennen der Finalphase in der Nähe seines Karts bleiben.

2.11 Accès à la piste

Seuls les Officiels prévus dans l'organigramme du Règlement Particulier de la Compétition auront le droit d'accéder à la piste. Les représentants de la presse ne pourront accéder à la piste que s'ils en ont fait la demande expresse auprès de l'Organisateur et qu'ils en ont obtenu l'autorisation. Il leur faudra en outre respecter les consignes de sécurité dictées par les Officiels.

2.12 Carburant

Le carburant utilisé devra être conforme aux prescriptions du Règlement Technique (Article 2.21 des Prescriptions Générales du Règlement Technique).

Prescriptions générales ASS

2.12.1 Le carburant utilisé devra être conforme aux prescriptions du règlement sportif du championnat ou de la série, ou aux prescriptions du règlement particulier de la compétition.

2.13 - Parc Fermé

- A. Seuls les Officiels chargés des contrôles peuvent pénétrer dans le Parc Fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée sans l'autorisation de ces Officiels.
- B. Dès présentation du drapeau à damier (Arrivée), la réglementation du Parc Fermé s'appliquera à la zone comprise entre la Ligne d'Arrivée et l'entrée du Parc Fermé.
- C. Le Parc Fermé devra être suffisamment grand et protégé pour assurer qu'aucune personne non autorisée ne puisse **y accéder**.

2.14 - Sécurité générale

- A. Il est strictement interdit aux Pilotes de conduire leur kart dans la direction opposée à celle de la course, à moins que cela ne soit strictement nécessaire pour dégager le kart d'une position dangereuse.
- B. Pendant les Essais Libres (suivant la réglementation des championnats concernés), les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale, les Pilotes ne peuvent utiliser que la piste et doivent à tout moment observer les dispositions du Code relatives au pilotage sur circuit. Le circuit est défini par les lignes blanches délimitant la piste des deux côtés. Les Pilotes sont autorisés à emprunter toute la largeur de la piste entre ces lignes. Si les quatre roues d'un kart se trouvent à l'extérieur de ces lignes, le kart est considéré comme étant sorti de la piste.
- C. Pendant les Essais Libres (suivant la réglementation des championnats concernés), les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale, un kart qui s'arrête doit être dégagé de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres Pilotes. Si le Pilote est dans l'impossibilité de dégager le kart d'une position dangereuse en le conduisant, il est du devoir des Commissaires de Piste de lui prêter assistance; toutefois, si le kart redémarre grâce à une telle assistance, il sera disqualifié du classement des Essais Qualificatifs ou de la course au cours desquels cette assistance aura été fournie. Sauf raison médicale ou de sécurité, le Pilote doit obligatoirement rester à proximité de son kart jusqu'à la fin des Essais Libres, des Essais Qualificatifs, de la Manche Qualificative ou des courses de la phase finale.

- Im Falle einer Trainingseinheit, die in zwei durch eine Pause getrennten Teilen abgehalten wird, müssen alle Karts, die während des ersten Teils auf der Rennstrecke abgestellt wurden, während der Pause in den Service Park Start zurückgebracht werden und können am zweiten Teil der Trainings teilnehmen.
- D. Reparaturen mit Werkzeugen sind außerhalb der Reparaturzone verboten. Das Mitführen von Werkzeugen und / oder Ersatzteilen an Bord des Karts ist verboten. Der Fahrer kann nur in der durch die Zusatzbestimmungen oder während des Briefings festgelegten Reparaturzone Hilfe erhalten.
- E. Ist das Tanken gestattet, darf es nur in einem dafür vorgesehenen Bereich durchgeführt werden.
- F. Außer in den Fällen, die in den Vorschriften oder im Code ausdrücklich vorgesehen sind, darf niemand außer dem Fahrer ein angehaltenes Kart berühren, es sei denn, es befindet sich in der Reparaturzone.
- G. Wenn die Strecke während und nach den Rennen von der Rennleitung gesperrt wird und nach dem Ziel, bis alle betroffenen Karts, ob mobil oder nicht, im Servicepark „Ziel“ oder im Parc Fermé angekommen sind, ist niemand berechtigt, auf die Strecke zu gelangen, außer die Offiziellen bei der Ausführung ihrer Aufgabe und dem Fahrer beim Fahren.
- H. Während des Freien Trainings (gemäß den Bestimmungen der betreffenden Meisterschaften), des Offiziellen Freien Trainings, der Qualifikationsrennen und der Rennen der Finalphase darf das Kart nur vom Fahrer selbst neu gestartet werden, es sei denn, er startet von der Reparaturzone. Der Fahrer darf während eines Wettbewerbs keine fremde Hilfe auf der Strecke erhalten, außer in der Reparaturzone, die er nur mit eigenen Mitteln erreichen darf. Es ist dem / den Schieber(n) untersagt, dem Piloten, nach dem Überschreiten der am Ausgang des Vorstarts gezogenen Linie, zu helfen.
- I. In der Boxengasse und in der Reparaturzone kann während des Trainings, der Rennen und der Formationsrunden eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorgeschrieben werden. Jeder Fahrer, der diese Beschränkung nicht einhält, erhält eine Strafe, die in den Vorschriften oder im Code vorgesehen ist.
- J. Wenn ein Fahrer während des Trainings, den Qualifikationsrennen oder der Rennen der Finalphase mechanische Probleme hat, muss er die Strecke aus Sicherheitsgründen so schnell wie möglich verlassen.
- K. Wenn ein Fahrer in eine Kollision verwickelt ist, darf er die Strecke ohne Zustimmung der Sportkommissare nicht verlassen.
- L. Kein Fahrer darf die Reparaturzone verlassen, ohne von den Offiziellen dazu aufgefordert worden zu sein.**
- M. Die offiziellen Anweisungen werden den Fahrern anhand der im Code vorgesehenen Signale übermittelt. Die Bewerber dürfen in keiner Weise ähnliche Flaggen verwenden.
- N. Jeder Fahrer, der beabsichtigt, die Strecke zu verlassen, zum Service Park zurückzukehren oder in der Reparaturzone anzuhalten, gibt seine Absicht rechtzeitig bekannt und stellt sicher, dass er dies ohne Gefahr tun kann.
- O. Während des Wettbewerbs und auf Anordnung des Rennleiters oder des Rennleiters muss der Fahrer, der gegen das Technische Reglement verstößt (mit Ausnahme der letzten Runde,) in der Reparaturzone anhalten und vor dem erneuten Auffahren auf die Strecke Abhilfe schaffen.

- Dans le cas d'une séance d'Essais courue en deux parties séparées par un intervalle, tous les karts abandonnés sur le circuit lors de la première partie doivent être rapportés au «Parc d'Assistance Départ» pendant l'intervalle et peuvent prendre part à la deuxième partie des Essais.
- D. Toute réparation à l'aide d'outillage est interdite en dehors de l'«Aire de Réparation». Il est interdit d'embarquer à bord du kart tout outillage et/ou toutes pièces de rechange. Le Pilote ne pourra recevoir une assistance que dans l'«Aire de Réparation» déterminée par le Règlement Particulier ou lors du Briefing.
- E. Dans le cas où les ravitaillements en carburant sont autorisés, ils ne peuvent être pratiqués que dans une zone prévue à cet effet.
- F. Sauf dans les cas expressément prévus par le Règlement ou par le Code, personne, à l'exception du Pilote, n'est autorisé à toucher un kart arrêté à moins qu'il ne se trouve dans l'«Aire de réparation».
- G. Quand la piste est fermée par la Direction de Course pendant et après les Essais, et après l'arrivée jusqu'à ce que tous les karts concernés, mobiles ou non, soient arrivés au «Parc d'Arrivée» ou au Parc Fermé, personne n'est autorisé à accéder à la piste excepté les Commissaires de Piste dans l'exécution de leur mission et le Pilote lorsqu'il conduit.
- H. Pendant les Essais Libres (suivant la réglementation des championnats concernés), les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale, le kart ne peut être remis en marche que par le Pilote lui-même, sauf s'il repart de l'«Aire de Réparation». Le Pilote ne pourra recevoir aucune aide extérieure sur la piste pendant le déroulement d'une Compétition, excepté dans l'«Aire de Réparation», qu'il ne pourra regagner que par ses propres moyens. Il est interdit au(x) pousseur(s) d'aider le Pilote après le franchissement de la ligne tracée à la sortie de la «Pré-Grille».
- I. Une limitation de vitesse peut être imposée sur la voie des stands et la Zone de Réparations pendant les Essais, les courses et les Tours de Formation. Tout Pilote dépassant cette limitation se verra infliger une pénalité prévue dans le Règlement ou le Code.
- J. Si un Pilote est confronté à des problèmes mécaniques pendant les Essais, les Manches Qualificatives ou les Courses de la phase finale, il doit évacuer la piste dès que possible pour des raisons de sécurité.
- K. Si un Pilote est impliqué dans une collision, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs.
- L. Aucun Pilote ne pourra quitter l'«Aire de Réparation» sans y avoir été invité par les Commissaires de Piste.**
- M. Les instructions officielles seront transmises aux Pilotes au moyen des signaux prévus par le Code. Les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux semblables à ceux-ci de quelque manière que ce soit.
- N. Tout Pilote ayant l'intention de quitter la piste, de rentrer au «Parc Arrivée» ou de s'arrêter dans l'«Aire de Réparation» en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il peut le faire sans danger.
- O. En cours de Compétition et sur ordre du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve, le Pilote qui se trouvera en infraction vis-à-vis du Règlement Technique, sauf au dernier tour, devra s'arrêter dans l'«Aire de Réparation» et remédier à cette non-conformité avant de reprendre la piste.

- P. Bei der Teilnahme am freien Training (gemäß den Bestimmungen der betreffenden Meisterschaften) oder am Zeittraining, den Qualifikationsrennen oder Rennen der Finalphase müssen die Fahrer unter allen Umständen die in Artikel 3 des Technischen Reglements festgelegte komplette Ausrüstung tragen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.14.P.a Das Tragen der vollständigen Ausrüstung gemäß Artikel 8 des Standardreglement für Kartrennen ist obligatorisch.

- Q. Es ist verboten, mit Motorrädern, Rollern oder anderen motorisierten Fahrzeugen im Fahrerlager zu fahren. Das Starten, Einfahren, Erhitzen oder Testen von Kart-Motoren im Fahrerlager sowie in den reservierten Zonen (siehe Artikel 20 des Internationalen Sportgesetzes) ist strengstens untersagt. Zuwiderhandlungen werden mit einer Geldstrafe von mindestens CHF 250.00 geahndet. Bei wiederholten Verstößen können die Sportkommissare den betreffenden Fahrer vom Wettbewerb disqualifizieren. Gemäß Artikel 12.2.3 des Codes haben Einsprüche gegen die Entscheidungen der Sportkommissare keine aufschiebende Wirkung, wenn während desselben Wettbewerbs ein Rückfall gerechtfertigt ist, der eine Disqualifikation des Bewerbers rechtfertigt.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.14.Q.a Ausnahmefällen (z. B. nach einer Reparatur) und nach Freigabe durch einen Technischen Kommissar kann der Motor für einen Probe- bzw. Testlauf gestartet werden.

- R. Der Veranstalter verpflichtet sich, vom Beginn des Freien Trainings bis zum Ende des Wettbewerbs alle Sicherheitsvorrichtungen auf der Strecke zu haben, die nach den Streckenregeln, Teil 2, für Veranstaltungen vorgesehen sind.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.14.R.a Vom Beginn des freien Trainings bis zum Ende des Wettbewerbs muss die Sicherheitseinrichtung der Homologation der Rennstrecke entsprechen.

In allen Fällen sind die Vorschriften der zuständigen Behörden zur Erteilung der erforderlichen behördlichen Genehmigungen und bei Durchführung des Wettbewerbs im Ausland die nationalen Vorschriften für Interventionendienste anzuwenden, wobei immer die restriktivsten Sicherheitsmaßnahmen gelten.

2.14.R.b Für regionale oder nationale Statusveranstaltungen (empfohlen für Clubstatusveranstaltungen):

Die Anwesenheit von mindestens einer Ambulanz, einem Arzt und einem für die Notfallversorgung zuständigen Rettungssanitäter ist erforderlich. In keinem Fall können ein Wettbewerb oder ein Training ohne die Anwesenheit einer Ambulanz und eines Arztes stattfinden. Wenn die Ambulanz und / oder der Arzt auf Abruf sind, muss der Wettbewerb abgebrochen werden, bis mindestens eine Ambulanz und ein Arzt zurückkehren.

- S. Bei einem «Regenrennen» (Zustand durch die Rennleitung oder des Rennleiters signalisiert), wird die Wahl von den Reifen dem Fahrer überlassen. Der Rennleiter oder der Rennleiter behält sich das Recht vor, die schwarze Flagge zu benutzen, wenn er der Ansicht ist, dass ein Fahrer mit einem falschen Reifensatz ausgestattet ist und dass er für andere Fahrer zu langsam und gefährlich ist. Die Verwendung von Slick-Reifen ist daher in allen anderen Fällen obligatorisch.

- P. Lorsqu'ils participent aux Essais Libres (suivant la réglementation des championnats concernés) ou Essais Qualificatifs, aux Manches Qualificatives ou aux Courses de la phase finale, les Pilotes doivent en toutes circonstances porter l'équipement complet défini à l'Article 3 du Règlement Technique.

Prescriptions générales ASS

2.14.P.a Le port de l'équipement complet défini à l'article 8 du Règlement standard pour courses de karting est obligatoire.

- Q. Il est interdit de circuler dans le Paddock avec des motos, scooters ou autres engins motorisés. Démarrer, roder, chauffer ou tester des moteurs de karts dans le Paddock ainsi que dans les Zones réservées (voir Article 20 du Code Sportif International) est strictement interdit. Les contrevenants seront sanctionnés d'une amende d'au moins CHF 250.00. En cas d'infractions répétées, les Commissaires Sportifs pourront disqualifier le Pilote concerné de la Compétition. En application de l'Article 12.2.3 du Code, les appels contre les décisions des Commissaires Sportifs n'ont pas d'effet suspensif lorsqu'au cours de la même Compétition sera perpétré un acte de récidive justifiant une disqualification du Concurrent.

Prescriptions générales ASS

2.14.Q.a Dans des cas exceptionnels (p. ex., après une réparation) et après approbation par un commissaire technique, le moteur peut être démarré pour un essai ou un test de fonctionnement.

- R. L'Organisateur s'engage à avoir sur la piste, depuis le début des Essais Libres jusqu'au terme de la Compétition, tout le dispositif de sécurité prévu pour les manifestations par le Règlement des Circuits, Partie 2.

Prescriptions générales ASS

2.14.R.a Depuis le début des essais libres jusqu'au terme de la compétition, le dispositif de sécurité doit être conforme à l'homologation du circuit.

Dans tous les cas, les prescriptions des autorités compétentes pour délivrer les autorisations administratives nécessaires et, lorsque la compétition se déroule à l'étranger, les réglementations nationales relatives aux services d'intervention seront appliquées, les mesures de sécurité les plus restrictives devant toujours prévaloir.

2.14.R.b Pour les épreuves de statut régional ou national (recommandé pour les épreuves de statut club):

La présence d'au moins une ambulance, un médecin plus un(e) paramédical(e) compétent(e) pour les soins d'urgence est nécessaire. Dans tous les cas, aucune compétition ou séance d'essai ne peut se dérouler hors la présence d'une ambulance et d'un médecin. Au cas où l'ambulance et/ou le médecin sont en intervention, l'épreuve doit être interrompue jusqu'au retour d'au moins une ambulance et un médecin.

- S. En cas de «Course par temps de pluie» (condition signalée par panneau par la Direction de Course ou le Directeur d'Épreuve), le choix des pneus est laissé à l'appréciation des Pilotes, le Directeur d'Épreuve ou de Course se réservant le droit de recourir au drapeau noir s'il juge un Pilote équipé de pneus inadéquats trop lent et dangereux pour les autres Pilotes. De fait, l'utilisation de pneus «slicks» est obligatoire dans tous les autres cas de figure.

T. Es ist dem/den Schieber(n) untersagt, dem Piloten nach dem Überqueren der Linie, die am Ausgang des „Vorstarts“ gezogen wurde, zu helfen. Diese Linie muss mindestens 15,0 m vom Startplatz der ersten Position des „Vorstarts“ entfernt sein. Der für den „Vorstart“ zuständige Offizielle kann jederzeit eingreifen, um einen Schieber daran zu hindern, ein Kart aus Sicherheitsgründen, wie z.B. ankommende Fahrzeuge, zu schieben.

- Alle Karts der Kategorien „Gruppe 2“ und „Gruppe 1“, wie in den technischen Regeln der CIK-FIA definiert, unterliegen den folgenden Regeln:

- Wenn das Kart aus irgendeinem Grund auf der Strecke angehalten wird, hat der Fahrer nur einen einzigen Versuch, das Kart wieder zu starten, danach muss das Kart an einen sicheren Ort gebracht werden. In jedem Fall muss der Versuch, das Kart wieder zu starten, außerhalb der Rennstrecke erfolgen und darüber hinaus die folgenden Grundsätze beachten:

- **NEUSTARTVERSUCH AUF EINEM GERADEN ABSCHNITT:** Der Versuch eines Neustarts muss durchgeführt werden, wenn der Fahrer physisch auf der Seite des Karts positioniert ist, die entgegengesetzt zur Rennstrecke ist.



- **VERSUCH EINES NEUSTARTS IN EINER KURVE:** Der Versuch eines Neustarts muss durchgeführt werden, wenn der Fahrer sich physisch, bei Rechtskurven auf der LINKEN Seite des Karts und bei Linkskurven auf der RECHTEN Seite des Karts befindet.



- Die Nichteinhaltung dieser Regel führt zu einer von den Sportkommissaren verhängten Strafe, die zur Disqualifikation vom Rennen, bei dem diese Regel verletzt wurde oder zu einer anderen in Artikel 12.4 des Codes vorgesehenen Strafe. Gegen diese Strafe kann keine Berufung eingelegt werden.

- Die einzige Ausnahme von dieser Regel sind Karts, die mit einem elektrischen Anlasser und einer Onboard-Kupplung ausgestattet sind, diesen ist es erlaubt, während eines Rennens oder Trainings jederzeit einen sicheren Neustart zu versuchen. Jede gefährliche Wiederaufnahme der Rennstrecke wird den Sportkommissaren gemeldet. In jedem Fall muss die Wiederaufnahme der Strecke mit den eigenen Mitteln des Karts erfolgen und der Fahrer darf unter keinen Umständen seinen Sitz verlassen, um das Kart zum Neustart zu bewegen.

T. Il est interdit au(x) pousseur(s) d'aider le Pilote après le franchissement de la ligne tracée à la sortie de la « Pré-Grille ». Cette ligne doit être tracée à une distance minimale de 15 m de l'emplacement de départ de la première position de la « Pré-Grille ». L'Officiel en charge de la « Pré-Grille » peut, à tout moment, intervenir pour empêcher un pousseur de pousser un kart pour des raisons de sécurité, telles que l'arrivée de véhicules.

- Tous les karts des catégories «Groupe 2» et «Groupe 1», tels que définis par la réglementation technique de la CIK-FIA, sont soumis au règlement suivant:

- Si le kart est arrêté sur la piste pour quelque raison que ce soit, le Pilote n'aura qu'une seule tentative de redémarrage, après quoi le kart devra être déplacé dans un endroit sûr. Dans tous les cas, la tentative de redémarrage doit se faire en dehors de la trajectoire de course et doit en outre respecter les principes suivants:

- **TENTATIVE DE REDEMARRAGE SUR UNE SECTION DROITE:** La tentative de redémarrage doit être effectuée avec le Pilote physiquement positionné sur le côté du kart qui est OPPOSÉ à la trajectoire de course.



- **TENTATIVE DE REDÉMARRAGE DANS UN VIRAGE:** La tentative de redémarrage doit être effectuée avec le Pilote physiquement positionné à GAUCHE du kart, pour les virages à droite, et à DROITE du kart, pour les virages à gauche.



- Le non-respect de cette règle entraînera une pénalité imposée par les Commissaires Sportifs, qui peut conduire à la disqualification de la course ou cette règle a été violée ou à toute autre pénalité prévue à l'Article 12.4 du Code. Cette pénalité n'est pas susceptible d'appel.

- La seule exception à cette règle concerne les karts équipés d'un démarreur électrique et d'un embrayage embarqué, qui seront autorisés à tenter de redémarrer à tout moment pendant une course ou un entraînement, en toute sécurité. Toute reprise de piste dangereuse sera signalée aux commissaires sportifs. Dans tous les cas, la reprise de la piste doit se faire par les propres moyens du kart et le Pilote ne doit en aucun cas quitter son siège pour déplacer le kart pour redémarrer.

2.15 Bedeutung der Flaggen

* Signale durch Flaggen, die der Rennleiter, der Rennleiter oder sein Assistent an der Startlinie verwenden müssen:

(a) Nationale Flagge:

Diese Flagge wird normalerweise verwendet, um den Start des Rennens anzugeben. Das Startsignal muss durch Absenken der Flagge gegeben werden, die bei Wettkämpfen mit stehendem Start nicht über den Kopf gehoben werden darf, bevor alle Karts gestoppt sind, und in keinem Fall länger als 10 Sekunden. Diese Flagge wird nur unter bestimmten Umständen (zum Beispiel für den Fall, dass die Lichtsignalisierung nicht mehr funktioniert) und für das Qualifying-Training verwendet.

(b) Rote Flagge:

Muss an der Startlinie geschwenkt werden, wenn ein Training oder ein Rennabbruch beschlossen wird. Die rote Flagge kann vom Rennleiter oder seinem Vertreter verwendet werden, um die Rennstrecke zu schließen.

(c) Schwarz-weiße Zielflagge:

Muss geschwenkt werden. Bedeutet das Ende einer Trainingseinheit oder eines Rennens.

(d) Schwarze Flagge:

Muss verwendet werden, um den betreffenden Piloten zu informieren, dass er anhalten muss, wenn er sich das nächste Mal dem Eingang zum Parc Fermé nähert. Wenn der Fahrer diese Anweisung aus irgendeinem Grund nicht befolgt, darf diese Markierung nicht länger als vier Runden hintereinander angezeigt werden. Die Entscheidung, diese Flagge zu zeigen, liegt in der ausschließlichen Zuständigkeit der Sportkommissare, und der betroffene Bewerber wird unverzüglich über die Entscheidung informiert.

(e) Schwarze Flagge mit oranger Scheibe (40 cm Durchmesser):

Muss verwendet werden, um den betroffenen Fahrer darüber zu informieren, dass sein Kart mechanische Probleme aufweist, die eine Gefahr für ihn selbst oder andere Fahrer darstellen können, und dass er beim nächsten Durchgang der Reparaturzone anhalten muss. Wenn die mechanischen Probleme behoben sind, kann das Kart wieder fahren.

(f) Schwarzweiß-Flagge diagonal geteilt:

Darf nur einmal vorgelegt werden. Es handelt sich um eine Warnung, die den betroffenen Fahrer darauf hinweist, dass er wegen unsportlichen Verhaltens angezeigt wurde.

Die drei oben genannten Flaggen (d, e & f) sollten unbeweglich gehalten werden und von einer schwarzen Tafel mit einer weißen Nummer begleitet werden, die dem Fahrer vorgehalten werden muss und die die angezeigte Nummer trägt. Diese Flaggen können auch an anderen Stellen als an der Startlinie angezeigt werden, wenn der Rennleiter oder der Rennleiter dies für erforderlich halten.

Normalerweise liegt die Entscheidung, die letzten beiden Flaggen (e & f) zu präsentieren, in der Verantwortung des Rennleiters oder des Rennleiters. Auf Ersuchen der Sportkommissare kann jedoch eine Sportsanktion verhängt werden.

(g) Blaue-Rote Flagge (Doppeldiagonale getrennt) mit Nummer:

Für demnächst überrundete, oder bereits überrundete Fahrer ist das Rennen beendet.

Diese Flagge darf nur verwendet werden, wenn das Sportreglement der Meisterschaft, des Cups oder der Trophäe oder das Zusatzreglement des Wettbewerbs dies vorsehen.

* Flaggensignale für Beobachtungsposten:

2.15 Signification des drapeaux

* Signaux par drapeaux devant être utilisés par le Directeur d'Épreuve, le Directeur de Course ou son adjoint sur la ligne de départ:

(a) Drapeau national:

Ce drapeau est normalement utilisé pour donner le départ de la course. Le signal de départ doit être donné en abaissant le drapeau qui, en ce qui concerne les Compétitions avec départ arrêté, ne doit pas être levé au-dessus de la tête avant que tous les karts ne soient à l'arrêt, et en aucun cas pendant plus de 10 secondes. Ce drapeau ne sera utilisé que dans certaines circonstances (par exemple au cas où la signalisation lumineuse ne fonctionnerait plus) et pour les Essais Qualificatifs.

(b) Drapeau rouge:

Doit être agité sur la ligne de départ quand il aura été décidé d'arrêter une séance d'essais ou la course.

Le drapeau rouge peut être utilisé par le Directeur de Course, ou son représentant, pour la fermeture de la piste.

(c) Drapeau à damier noir et blanc:

Doit être agité. Il signifie la fin d'une séance d'essais ou d'une course.

(d) Drapeau noir:

Doit être utilisé pour informer le Pilote concerné qu'il doit s'arrêter, la prochaine fois qu'il s'approchera de l'entrée du Parc Fermé. Si pour un motif quelconque le Pilote ne respecte pas cette instruction, ce drapeau ne doit pas être présenté pendant plus de quatre tours consécutifs.

La décision de présenter ce drapeau est du ressort exclusif des Commissaires Sportifs et le Concurrent concerné sera immédiatement informé de la décision.

(e) Drapeau noir à disque orange (de 40 cm de diamètre):

Doit être utilisé pour informer le Pilote concerné que son kart a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres Pilotes et qu'il doit s'arrêter dans l'«Aire de Réparation» au passage suivant. Lorsque les problèmes mécaniques ont été résolus, le kart peut regagner la course.

(f) Drapeau noir et blanc divisé suivant diagonale:

Ne doit être présenté qu'une fois. Il constitue un avertissement, indiquant au Pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite non sportive.

Les trois drapeaux ci-dessus (d, e & f) devraient être présentés immobiles et accompagnés d'un panneau noir portant un numéro blanc qui doit être présenté au Pilote du kart qui porte le numéro affiché.

Ces drapeaux pourront également être présentés à d'autres endroits que la ligne de départ si le Directeur d'Épreuve ou de Course le juge nécessaire.

Normalement, la décision de présenter les deux derniers drapeaux (e & f) est du ressort du Directeur d'Épreuve ou de Course; cependant elle pourra être prise sur demande des Commissaires Sportifs pour appliquer une sanction sportive.

(g) Drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec numéro:

Arrêt pour un Pilote avant qu'il ne soit doublé ou aussi quand il a été doublé.

Ce drapeau ne peut être utilisé que si le Règlement Sportif du Championnat, de la Coupe ou du Trophée, ou le Règlement Particulier de la Compétition le prévoit.

* Signalisation par drapeaux à utiliser aux postes de surveillance:

(h) Gelbe Flagge:

Es ist ein Gefahrensignal und muss den Fahrern auf zwei Arten mit der folgenden Bedeutung gezeigt werden:

- eine einzelne geschwenkte Flagge: Geschwindigkeit reduzieren, nicht überholen und bereit sein die Richtung zu ändern. Es besteht eine Gefahr am Rande oder auf einem Teil der Strecke.
- zwei geschwenkte Flaggen: Geschwindigkeit reduzieren, nicht überholen und bereit sein die Richtung zu ändern oder anzuhalten. Es besteht die Gefahr dass die Strecke teilweise oder ganz blockiert ist.

Gelbe Flaggen sollten normalerweise nur unmittelbar vor der Gefahr beim Streckenposten angezeigt werden.

Zwischen der ersten gelben Flagge und bis zur grünen Flagge die nach dem Vorfall angezeigt wird, ist Überholverbot.

(i) Gelbe Flagge rot gestreift:

Muss den Fahrern unbewegt angezeigt werden, um sie vor einer Verschlechterung der Haftung aufgrund von Öl oder Wasser auf der Strecke, im Bereich hinter der Flagge, zu warnen. Diese Flagge sollte mindestens 4 Runden lang angezeigt werden, außer wenn die Oberfläche der Strecke vorher zum Normalzustand zurückkehrt: es nicht erforderlich im Sektor im nach dem Bereich, an dem diese Flagge gezeigt wird eine grüne Flagge zu zeigen.

(j) Blaue Flagge:

Diese Flagge sollte normalerweise als Hinweis für einen Fahrer geschwenkt werden, dass er gleich überholt wird.

(k) Weiße Flagge

Diese Flagge muss geschwenkt angezeigt werden, um den Fahrern anzuzeigen, dass sich auf dem diesem Streckenposten aus kontrollierten Streckenabschnitt ein viel langsames Fahrzeug befindet.

(l) Grüne Flagge:

Muss verwendet werden, um anzuzeigen, dass die Strecke frei ist, und muss unmittelbar nach dem Vorfall, beim Streckenposten der die Verwendung einer oder mehrerer gelber Flaggen erfordert hat, angezeigt werden.

Es kann auch den Beginn einer Aufwärmrunde oder den Beginn eines Trainings anzeigen, wenn der Rennleiter oder der Rennleiter dies für erforderlich hält.

2.16 Anweisungen und Mitteilungen an die Bewerber

Alle Ranglisten und Wertungen der Trainings, Qualifikationsläufe und Rennen der Finalphase sowie alle Entscheidungen der Offiziellen des Wettbewerbes werden am offiziellen Anschlagbrett veröffentlicht.

2.17 Training

- A. Die in den Service Parks und auf der Strecke geltende Disziplin sowie die Sicherheitsvorkehrungen gelten für alle Trainingseinheiten ebenso wie für die Qualifikationsläufe und die Rennen der Finalphase.
- B. Kein Fahrer darf an einem Rennen starten, ohne an mindestens einem freien Training teilgenommen zu haben.
- C. Der Rennleiter oder der Rennleiter kann das Training so oft und so lange unterbrechen, wie er es für notwendig hält, um die Strecke zu räumen oder die Entfernung eines Karts zuzulassen. Wenn der Stopp nach Ansicht der Sportkommissare absichtlich von einem Fahrer verursacht wird, können die Zeiten, die er in diesem Training absolviert hat, annulliert und ihm die Genehmigung zur Teilnahme an weiteren Trainings verweigert werden. Nur im Falle des freien Trainings kann der Rennleiter oder der Rennleiter mit Zustimmung der Sportkommissare beschließen, das

(h) Drapeau jaune:

C'est un signal de danger et il doit être présenté aux Pilotes de deux façons avec les significations suivantes:

- un seul drapeau agité: réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste.
- deux drapeaux agités: réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou de vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste.

Normalement, les drapeaux jaunes ne devraient être montrés qu'au poste des commissaires de course se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux.

Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.

(i) Drapeau jaune rayé de rouge:

Doit être présenté immobile aux Pilotes pour les avertir d'une détérioration de l'adhérence due à la présence d'huile ou d'eau sur la piste dans la zone en aval du drapeau.

Ce drapeau doit être présenté pendant au moins 4 tours à moins que le revêtement ne redevienne normal auparavant: il n'y a pas lieu, dans le secteur en aval de celui où le drapeau est montré, de présenter un drapeau vert.

(j) Drapeau bleu:

Doit normalement être agité pour indiquer à un Pilote qu'il est sur le point d'être dépassé.

(k) Drapeau blanc:

Doit être agité. Il est utilisé pour indiquer au Pilote qu'il y a un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlée par ce poste de surveillance.

(l) Drapeau vert:

Doit être utilisé pour indiquer que la piste est dégagée et doit être agité au poste de commissaires immédiatement après l'incident ayant nécessité l'utilisation d'un ou de plusieurs drapeaux jaunes.

Il pourra également indiquer le départ d'un tour de chauffe ou le début d'une séance d'essais, si le Directeur d'Épreuve ou de Course le juge nécessaire.

2.16 Instructions et communications aux Concurrents

Tous classements et résultats des essais, des Manches Qualificatives et des courses de la phase finale, ainsi que toutes décisions des Officiels de la Compétition seront affichés sur le tableau officiel d'affichage.

2.17 Essais

- A. La discipline en vigueur dans les Parcs d'Assistance et sur la piste ainsi que les mesures de sécurité seront les mêmes pour toutes les séances d'essais que celles en vigueur pendant les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale.
- B. Aucun Pilote ne pourra prendre le départ d'une Course sans avoir participé à au moins une séance d'Essais Libres.
- C. Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve peut interrompre les Essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire pour dégager la piste ou permettre l'enlèvement d'un kart. En outre, si, de l'avis des Commissaires Sportifs, l'arrêt est causé délibérément par un Pilote, les temps qu'il aura réalisés dans cette séance pourront être annulés et il pourra se voir refuser l'autorisation de participer à toute autre séance d'Essais. Dans le cas d'Essais Libres exclusivement, le Directeur d'Épreuve ou de Course, avec l'accord des Commissaires Sportifs,

Training nach einer solchen Unterbrechung nicht wieder aufzunehmen.

- D. Falls eine oder mehrere Trainingseinheiten auf diese Weise unterbrochen werden, ist keine Beschwerde über die möglichen Auswirkungen dieser Unterbrechung auf die Qualifikation der Fahrer erlaubt.

- E. Alle Runden die während der Qualifikationstrainings gefahren werden, werden zeitlich gemessen um die Position der Fahrer am Start zu bestimmen.

2.18 Briefing

A. Definition: Das Bewerber- und Fahrer-Briefing ist eine Besprechung, die vom Rennleiter oder Rennleiter für alle am Wettbewerb teilnehmenden Bewerber und Fahrer organisiert wird.

B. Zweck des Briefings: die Bewerber und Fahrer an die spezifischen Punkte der Ausschreibung bezüglich der Organisation des Wettbewerbs zu erinnern; sie an die Sicherheitskonzepte erinnern, die entweder allgemein oder spezifisch für die verwendeten Strecke sind; Klärstellung bezüglich der Auslegung des Reglements.

C. Der Zeitpunkt des Briefings ist im Programm des Wettbewerbs angegeben. Als Zeitpunkt gilt der Beginn des Briefings, und die Eingangstür und der Zugang zum Briefing werden geschlossen. Die Sitzung findet immer vor dem Offiziellen Freien Training oder vor dem ersten Qualifikationsrennen statt.

Zusätzliche Sitzungen können bei Bedarf organisiert werden.

- D. Die Anwesenheit aller betroffenen Bewerber und Fahrer ist obligatorisch während des ganzen Briefings unter Androhung einer Sanktion oder gar einer möglichen Disqualifikation vom Wettbewerb. Zwei Anwesenheitslisten müssen unterzeichnet werden: eine von den Piloten und die andere von den Bewerbern.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.18.D.a Das Briefing muss immer vor dem geplanten Zeittraining in mindestens zwei Sprachen für Rennen mit nationalem Status stattfinden.

2.18.D.b Die Teilnahme am Briefing ist obligatorisch. Jeder Fahrer, der nicht am Briefing teilnimmt, wird mit einer Geldstrafe von CHF 200 bestraft, die an die Sportkommissare bezahlt werden muss, bevor der Fahrer das Rennen fortsetzen darf.

2.18.D.c Die Teilnahme am Briefing ist nur für Fahrer obligatorisch und für Bewerber empfohlen.

2.18.D.d Das Briefing kann auch schriftlich gegen Unterschrift des Piloten erfolgen.

2.19 Startaufstellung

A. Am Ende der letzten Qualifikationstrainings werden die Liste der qualifizierten Fahrer sowie die Startaufstellung offiziell veröffentlicht.

B. Nur diese Fahrer dürfen an den Qualifikationsrennen und / oder den Rennen der Finalphase teilnehmen.

C. Jeder Bewerber, dessen Kart (s) aus irgendeinem Grund nicht starten kann/können oder einen guten Grund zu der Annahme hat, dass sein (e) Kart (s) nicht starten wird/werden (nicht startbereit ist/sind), muss der Vorstart Verantwortliche informiert werden, der den Rennleiter oder den Rennleiter benachrichtigt, sobald er die Möglichkeit dazu hat.

peut décider de ne pas reprendre la période d'Essais après une telle interruption.

- D. Au cas où une ou plusieurs séances d'Essais seraient ainsi interrompues, aucune réclamation relative aux effets possibles de cette interruption sur la qualification des Pilotes ne serait admise.

- E. Tous les tours effectués pendant les séances d'Essais Qualificatifs seront chronométrés pour déterminer la position des Pilotes au départ.

2.18 Briefing

A. Définition: Le Briefing des Concurrents et Pilotes est une réunion organisée par le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve pour tous les Concurrents et Pilotes engagés à la Compétition.

B. Objet du Briefing: rappeler aux Concurrents et Pilotes les points spécifiques du Règlement Particulier concernant l'organisation de la Compétition; leur rappeler les notions de sécurité, soit générales, soit spécifiques au circuit utilisé; apporter toute précision concernant l'interprétation du Règlement.

C. L'heure du Briefing est mentionnée dans le programme de la Compétition. L'heure est considérée comme celle du commencement du Briefing et la porte d'entrée et l'accès au Briefing seront fermés.

La réunion devra toujours se dérouler avant les Essais Qualificatifs ou la première des Manches Qualificatives. Des réunions supplémentaires peuvent être organisées si cela est jugé nécessaire.

- D. La présence de tous les Concurrents et Pilotes concernés est obligatoire pendant toute la durée du Briefing sous peine de sanction, voire d'une possible disqualification de la Compétition. Deux Listes de Présence devront être signées: une par les Pilotes et l'autre par les Concurrents.

Prescriptions générales ASS

2.18.D.a Le briefing devra toujours se dérouler avant les essais chronométrés, en deux langues minimum lors des épreuves de statut national.

2.18.D.b Assister au briefing est obligatoire. Tout pilote n'étant pas présent au briefing se verra infliger une amende obligatoire de CHF 200 qui devra être payée aux Commissaires Sportifs avant que le pilote ne soit autorisé à poursuivre la compétition.

2.18.D.c Assister au briefing n'est qu'obligatoire pour les pilotes et recommandé pour les concurrents.

2.18.D.d Le briefing peut également se faire par écrit contre signature du pilote.

2.19 Grille de départ

A. À l'issue de la dernière séance d'Essais Qualificatifs, la liste des Pilotes qualifiés sera officiellement publiée, ainsi que les grilles de départ.

B. Seuls ces Pilotes seront autorisés à prendre le départ des Manches Qualificatives et/ou de la phase finale.

C. Tout Concurrent dont le(s) kart(s) est (sont) dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit ou qui a de bonnes raisons de croire que son (ses) kart(s) ne sera (seront) pas prêt(s) à prendre le départ doit en informer le Responsable de la Pré-Grille, qui avisera le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve dès qu'il en aura l'occasion.

D. Die Startaufstellung richtet sich nach der schnellsten Zeit, unter Berücksichtigung der Qualifikationstrainings, die jeder Fahrer erreicht hat. Wenn ein oder mehrere Fahrer dieselbe Zeit erreichen, werden sie auf der Grundlage ihrer zweitbesten Zeit ermittelt und so weiter. Während der Session startet der Fahrer zu einem Zeitpunkt seiner Wahl. Jeder Fahrer, der die am Ausgang des Vorstarts gezogene Linie überquert hat, gilt als gestartet und seine Zeit wird unter allen Umständen berücksichtigt. Es werden alle vollständigen Runden gewertet. Die gewertete Zeit ist die Zeit der schnellsten Runde, die während der Sitzung gefahren wurde. Bei Gleichstand entscheidet die zweitbeste gefahrene Zeit, und so weiter, wenn es erneut zu einem Gleichstand kommt. Die Endwertung des Qualifikationstrainings wird wie folgt ermittelt:

- Wenn es nur eine Serie gibt: Die Startaufstellung wird in der Reihenfolge der schnellsten von jedem Fahrer erzielten Zeit festgelegt.
- Bei zwei Serien: 1. Platz mit der schnellsten Zeit der ersten Serie (absolute Bestzeit), 2. Platz mit der schnellsten Zeit der zweiten Serie, 3. Platz mit der zweitbesten Zeit der ersten Serie, 4. Platz mit der zweitbesten Zeit der zweiten Serie, 5. Platz mit der drittbesten Zeit der ersten Serie und so weiter.
- Bei drei Serien: 1. Platz für die Bestzeit der ersten Serie (absolute Bestzeit), 2. Platz für die Bestzeit der zweiten Serie, 3. Platz für die Bestzeit der dritten Serie, 4. Platz für die zweitbeste Zeit der ersten Serie, 5. Platz für die zweitbeste Zeit der zweiten Serie und so weiter.
- Und so weiter nach demselben Prinzip, wenn es mehr Serien gibt.

Wenn für einen Fahrer keine Zeit berücksichtigt wird, startet er vom Ende der Startaufstellung. Wenn mehrere Fahrer in dieser Situation sind, wird ihre Startposition ausgelost. Jeder Stopp eines Fahrers in der „Reparaturzone“ oder im „Zielpark“ ist endgültig. In keinem Fall ist es ihm erlaubt, wieder zu starten. Für die Kategorie Superkart, siehe besonderes Reglement.

E. Der Fahrer an der Spitze jeder Startaufstellung hat die Wahl der Position der Pole Position (auf der linken oder rechten Seite der Strecke), sofern er den Renndirektor oder den Rennleiter bei Ankunft beim Vorstart darüber informiert. Diese Auswahl ändert nur die erste Reihe nicht jedoch die anderen. Andernfalls startet der Fahrer das Rennen an der Spitze jeder Startaufstellung an der Position der Startaufstellung die in der Ausschreibung des Wettbewerbs festgelegt ist, oder, falls es sich um eine neue Rennstrecke handelt, an der Position, die als solche von der CIK-FIA festgelegt wurde.

F. i) Der Zugang zum Vorstart endet fünf Minuten vor dem geplanten Start des Rennens. Die Karts die zu diesem Zeitpunkt keine Position im Vorstart eingenommen haben, sind nicht mehr dazu berechtigt, es sei denn, es liegen außergewöhnliche Umstände im Ermessen der Sportkommissare vor. Die auf dem Vorstart platzierten Karts müssen fahrbereit sein. Es ist strengstens untersagt, Arbeiten und / oder Einstellungen vorzunehmen, mit Ausnahme des Reifendrucks, der durch herauslassen der Luft und mit Hilfe des eigenen Manometers durch den Piloten oder seinen Mechaniker eingestellt werden darf. Wenn das Kart aus irgendeinem Grund am Vorstart steht und nicht innerhalb eines Zeitfensters vor der Schließung des Zugangs zum Vorstart (fünf Minuten vor der geplanten Startzeit des Rennens) „rennbereit“ ist, ist es

D. Les grilles seront établies en fonction du temps le plus rapide réalisé par chaque Pilote, en tenant compte de la (des) séance(s) d'Essais Qualificatifs. Si un ou plusieurs Pilotes obtiennent un temps identique, ils seront départagés sur base de leur deuxième meilleur temps, et ainsi de suite. Lors de la séance, le Pilote prendra le départ au moment de son choix. Tout Pilote ayant franchi la ligne tracée à la sortie de la «Pré-Grille» sera considéré comme ayant pris le départ et son temps sera pris en compte, quelles que soient les circonstances. Tous les tours complets sont pris en compte. Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors de la séance. En cas d'ex æquo, le 2e meilleur temps accompli sera déterminant, et ainsi de suite en cas de nouvel ex æquo. Le classement final des Essais Qualificatifs sera établi comme suit:

- S'il y a une seule série : la grille sera déterminée dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.
- S'il y a deux séries : 1ère place au meilleur temps de la 1ère série (meilleur temps absolu), 2e place au meilleur temps de la 2e série, 3e place au 2e meilleur temps de la 1ère série, 4e place au 2e meilleur temps de la 2e série, 5e place au 3e meilleur temps de la 1ère série, et ainsi de suite.
- S'il y a trois séries : 1ère place au meilleur temps de la 1ère série (meilleur temps absolu), 2e place au meilleur temps de la 2e série, 3e place au meilleur temps de la 3e série, 4e place au 2e meilleur temps de la 1ère série, 5e place au 2e meilleur temps de la 2e série, et ainsi de suite.
- Et ainsi de suite selon le même principe s'il y a davantage de séries.

Si aucun temps n'est pris en compte pour un Pilote, il prendra le départ en fin de grille. Si plusieurs Pilotes sont dans cette situation, leur position de départ sera tirée au sort. Tout arrêt d'un Pilote en «Aire de réparation» ou en «Parc Arrivée» sera définitif. En aucun cas il ne lui sera permis de repartir. Pour la catégorie Superkart, voir réglementation particulière.

E. Le Pilote en tête de chaque grille aura le choix de l'emplacement de la pole position (sur la partie gauche ou la partie droite de la piste), à condition d'en aviser le Directeur de Course ou le Directeur d'Epreuve dès son arrivée sur la «Pré-Grille». Ce choix ne modifiera que la première ligne, à l'exclusion des autres. À défaut, le Pilote en tête de chaque grille prendra le départ de la Course sur la position de la grille désignée dans le Règlement Particulier de la Compétition ou, s'il s'agit d'un nouveau circuit, sur celle ayant été désignée comme telle par la CIK-FIA.

F. i) L'accès à la «Pré-Grille» prendra fin cinq minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course. Tout kart qui n'aura alors pas pris sa position sur la «Pré-Grille» ne sera plus autorisé à le faire, sauf circonstances exceptionnelles laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

Les karts placés sur la «Pré-Grille» doivent être prêts à courir; il est strictement interdit d'effectuer quelques travaux et/ou réglages que ce soit sur le kart sur la «Pré-Grille», à l'exception des pressions de pneus qui peuvent être ajustées par le Pilote ou son Mécanicien à l'aide de leur propre manomètre en laissant sortir uniquement l'air. Si, pour quelque raison que ce soit, le kart est présent sur la «Pré-Grille» et n'est pas «prêt à courir» dans une fenêtre de temps avant la fermeture de l'accès à la «Pré-Grille» (cinq minutes avant l'heure

autorisé, que le kart soit retourné au «Parc d'Assistance Départ» pour que les réparations soient effectuées par le Mécanicien du Pilote. Dans tous les cas, tout kart qui n'aura pas pris position sur la «Pré-Grille» dans les cinq minutes précédant l'heure prévue pour le départ de la Course se verra refuser l'accès à la «Pré-Grille». Il est strictement interdit d'échanger du matériel (de «type sec» à «type pluie» et vice versa, en cas de déclaration d'une «WET RACE») dans le cadre des dispositions du présent article. Le choix du type de châssis dans des conditions météorologiques changeantes est définitif, dès le premier accès à la «Pré-Grille».

La seule exception autorisée à l'Article 2.19 F i) de ces Prescriptions Générales sera tout travail effectué sur un kart suite à une défaillance de départ depuis la pré-grille (par exemple, une bougie d'allumage défectueuse nécessitant un changement). Les travaux assistés par un outil ne seront autorisés qu'après une défaillance clairement démontrée, constatée par un juge des faits, le délégué technique ou le(s) Directeur(s) d'Epreuve. S'il est estimé qu'il y ait suffisamment de temps pour rejoindre la formation, le pilote concerné prendra le départ à l'arrière de la formation et ne sera pas autorisé à regagner sa position initiale sur la grille, quel que soit le nombre de tours de formation, sur ordre du Directeur d'Epreuve.

Si le Directeur d'Epreuve estime qu'il n'y a pas suffisamment de temps pour rejoindre la formation avant que le départ ne soit donné, se référer à l'Article 2.19.9 b. des présentes Prescriptions Générales.

ii) Dans les catégories dont les moteurs sont équipés d'un démarreur embarqué, les Mécaniciens seront tenus de quitter la «Pré-Grille» trois minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course. Tout Pilote qui ne pourrait démarrer de la «Pré-Grille» après la présentation du drapeau vert et qui demanderait l'intervention d'un Mécanicien ne sera autorisé à quitter la «Pré-Grille» que sur ordre d'un Commissaire de piste et prendra le départ à l'arrière de la formation, quel que soit le nombre de Tours de Formation. En cas de conditions climatiques changeantes, les deux châssis devront être prêts à l'emploi et montés dans deux configurations différentes, l'une de type «sec», l'autre de type «pluie». Pour être autorisés, les deux châssis devront avoir été introduits en «Parc d'Assistance Départ». Chaque Pilote sélectionnera l'un des deux châssis pour l'apporter en «Pré-Grille» et ce choix sera définitif. Aucun délai supplémentaire ne sera alloué à un Pilote n'ayant pas respecté cette consigne.

iii) Toutefois, la substitution du châssis sélectionné sera autorisée sur décision du Directeur d'Epreuve, en cas de «START DELAYED», ce qui impliquera une prolongation de la procédure de départ de 5 minutes; tout Pilote ne disposant pas (ou plus) d'un deuxième kart devra retourner en «Parc d'Assistance Départ» pour effectuer les interventions mécaniques nécessaires et sera invité à s'élancer de la «Pré-Grille» après que tous les autres karts aient quitté la «Pré-Grille» pour démarrer leur Tour de Formation et restera obligatoirement à l'arrière de la formation. Dans les catégories dont les moteurs sont équipés d'un démarreur embarqué, les Mécaniciens seront tenus de quitter la «Pré-Grille» trois minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course.

Die einzige zulässige Ausnahme von Artikel 2.19 F i) dieser allgemeinen Vorschriften gilt für jede Arbeit an einem Kart infolge eines Ausfalls beim Start seit dem Vorstart (z.B. eine defekte Zündkerze, die ausgetauscht werden muss). Werkzeugunterstützte Arbeiten sind nur nach einem eindeutig nachgewiesenen Defekt erlaubt, der von einem Sachrichter, dem Technischen Delegierten oder dem/den Renndirektor(en) festgestellt wurde. Wenn davon ausgegangen wird, dass genügend Zeit vorhanden ist, um zur Formation zurückzukehren, startet der betroffene Fahrer von hinten in der Formation und darf auf Anweisung des Renndirektors nicht auf seine ursprüngliche Startposition zurückkehren, unabhängig von der Anzahl der Runden, die die Formation zurückgelegt hat. Wenn der Renndirektor der Meinung ist, dass nicht genügend Zeit bleibt, um sich vor dem Start wieder in die Formation zu begeben, wird auf Artikel 2.19.9 b. der vorliegenden allgemeinen Bestimmungen verwiesen.

ii) In Kategorien, in denen die Motoren mit einem Anlasser an Bord ausgestattet sind, müssen die Mechaniker den Vorstart Bereich drei Minuten vor dem geplanten Startzeitpunkt verlassen. Jeder Fahrer, der nach dem Vorzeichen der grünen Flagge nicht vom Vorstart aus starten kann und den Eingriff eines Mechanikers anfordert, darf den Vorstart nur auf Anordnung eines Streckenkommissars verlassen und beginnt das Rennen an Ende der Formation, unabhängig von der Anzahl der Formationsrunden. Bei wechselnden Wetterbedingungen müssen beide Chassis einsatzbereit sein und in zwei verschiedenen Konfigurationen montiert werden, eine für „Trocken“ und eine für „Regen“. Um zugelassen zu werden, müssen beide Chassis in den „Start Service Park“ eingebracht worden sein. Jeder Fahrer muss eines der beiden Chassis auswählen, um es an den Vorstart zu bringen, und diese Wahl ist endgültig. Einem Fahrer, der diese Anweisung nicht befolgt, wird keine zusätzliche Zeit gewährt.

iii) Im Falle eines „START DELAYED“, der eine Verlängerung der Startprozedur um 5 Minuten zur Folge hat, ist der Austausch des ausgewählten Chassis nach Entscheidung des Renndirektors jedoch erlaubt; Jeder Fahrer, der nicht (oder nicht mehr) über ein zweites Kart verfügt, muss in den „Start Service Park“ zurückkehren, um die notwendigen mechanischen Eingriffe vorzunehmen, und wird aufgefordert, vom Vorstart zu starten, nachdem alle anderen Karts den Vorstart verlassen haben, um ihre Formationsrunde zu starten, und muss zwingend am Ende der Formation bleiben. In Kategorien, deren Motoren mit einem eingebauten Anlasser ausgestattet sind, müssen die Mechaniker den Vorstart drei Minuten vor der geplanten Startzeit des Rennens verlassen.

- G. Jeder Fahrer, der mit seinem Kart pünktlich in der Startaufstellung ist, wird als Startender betrachtet.
- H. Startaufstellung auf der Strecke:
- 1) Unter bestimmten Umständen wird die Startaufstellung der Karts auf der Strecke vorgesehen. Diese Situation wird speziell im Zeitplan des Wettbewerbs festgelegt. Anstelle der Bestimmungen von Punkt F gilt das folgende spezifische Vorgehen:
 - 2) Bei wechselnden Wetterbedingungen müssen beide Chassis einsatzbereit sein und in zwei verschiedenen Konfigurationen montiert werden, eine für „Trocken“ und eine für „Regen“. Um zugelassen zu werden, müssen beide Chassis in den „Start Service Park“ eingebracht worden sein. Jeder Fahrer muss eines der beiden Chassis auswählen, um es an den Vorstart zu bringen, und diese Wahl ist endgültig. Einem Fahrer, der diese Anweisung nicht befolgt, wird keine zusätzliche Zeit gewährt.
 - 3) 15 Minuten vor dem Start der Formationsrunde verlässt jeder Fahrer mit seinem Kart, der auf einen Wagen gesetzt ist und von seinem Mechaniker „A“ geschoben wird, den Servicepark „Start“, um zu seiner Startposition für das Rennen zu gelangen. Ab diesem Zeitpunkt müssen die Karts startbereit sein. Es ist strengstens untersagt, irgendwelche Arbeiten und / oder Einstellungen am Kart vorzunehmen, mit Ausnahme des Reifendrucks, der durch herauslassen der Luft und mit Hilfe des eigenen Manometers durch den Piloten oder seinen Mechaniker eingestellt werden darf.
 - 4) 13 Minuten vor Beginn der Formationsrunde ertönt ein akustisches Signal, dass die Schließung des Ausgangs des Serviceparks „Start“ 1 Minute später erfolgt. 12 Minuten vor der Abfahrtszeit wird der Ausgang aus „Start Service Park“ geschlossen und ein zweites akustisches Signal ertönt.
 - 5) Der Start der Formationsrunde wird mit den folgenden Tafeln angekündigt:
10 Minuten,
5 Minuten,
3 Minuten,
1 Minute,
30 Sekunden.
Jede dieser Tafel wird von einem akustischen Signal begleitet.
 - 6) Einzig in den Kategorien, deren Motoren mit einem Anlaser an Bord ausgestattet sind: Wenn die 10-Minuten-Tafel, zusammen mit der Tafel „MECHANICS, CLEAR THE TRACK“ angezeigt wird, müssen alle Karts auf den Boden gestellt worden sein. Zur gleichen Zeit verlassen die Mechaniker die Startaufstellung und kehren umgehend mit dem Kartwagen in die Reparaturzone zurück. Jedes Kart, das zu diesem Zeitpunkt nicht auf dem Boden in der Startaufstellung steht, muss sofort in die Reparaturzone zurückgebracht werden, von wo aus er starten wird. In diesem Fall weist ein Kommissar mit gelber Flagge die betroffenen Karts an, sobald alle anderen Karts die Startaufstellung verlassen haben, den Vorstart Bereich zu verlassen, um die Formationsrunde zu starten.
 - 7) Nach der Anzeige der 3 Minuten Tafel dürfen keine Interviews mehr stattfinden. Mit der 3 Minuten Tafel wird die Tafel „CLEAR THE TRACK“ angezeigt: Alle Personen außer den Fahrern und Offiziellen müssen dann die Startaufstellung verlassen.
- G. Tout Pilote présent, avec son kart, sur la grille dans les délais sera considéré comme partant.
- H. Mise en grille sur la piste:
- 1) Dans certaines circonstances, les karts seront invités à se mettre en grille sur la piste. Ce cas de figure sera spécifiquement précisé dans l'horaire de la Compétition. La procédure spécifique qui suit est applicable en lieu et place des dispositions du point F.
 - 2) En cas de conditions climatiques changeantes, les deux châssis devront être prêts à l'emploi et montés dans deux configurations différentes, l'une de type «sec», l'autre de type «pluie». Pour être autorisés, les deux châssis devront avoir été introduits en «Parc d'Assistance Départ». Chaque Pilote sélectionnera l'un des deux châssis pour l'apporter en «Pré-Grille» et ce choix sera définitif. Aucun délai supplémentaire ne sera alloué à un Pilote n'ayant pas respecté cette consigne.
 - 3) 15 minutes avant l'heure du départ du Tour de Formation, chaque Pilote avec son kart, posé sur un chariot et poussé par son Mécanicien «A», quittera le «Parc d'Assistance Départ» pour aller se placer à sa position de départ pour la course. À partir de ce point, les karts doivent être prêts à courir; il est strictement interdit d'effectuer quelques travaux et/ou réglages que ce soit sur le kart à l'exception des pressions de pneus qui peuvent être ajustées par le Pilote ou son Mécanicien à l'aide de leur propre manomètre en laissant sortir uniquement l'air.
 - 4) 13 minutes avant l'heure du départ du Tour de Formation, un signal sonore retentira annonçant que la fermeture de la sortie du «Parc d'Assistance Départ» aura lieu 1 minute plus tard. 12 minutes avant l'heure de départ, la sortie du «Parc d'Assistance Départ» sera fermée et un second signal sonore retentira.
 - 5) Le lancement du Tour de Formation sera précédé de la présentation des panneaux annonçant:
10 minutes,
5 minutes,
3 minutes,
1 minute,
30 secondes.
Chacun de ces panneaux sera accompagné d'un signal sonore.
 - 6) Dans les seules catégories dont les moteurs sont équipés d'un démarreur embarqué: Lorsque le panneau 10 minutes sera montré, accompagné d'un panneau «MECHANICS, CLEAR THE TRACK», tous les karts devront avoir été posés au sol. A ce même moment, les Mécaniciens quitteront la grille pour rejoindre l'«Aire de réparation» avec le chariot du kart. Tout kart qui ne serait pas posé au sol à cet instant devra aussitôt être déplacé vers l'«Aire de réparation» d'où il prendra le départ. Dans ce cas, un Commissaire muni d'un drapeau jaune donnera l'ordre au(x) kart(s) concerné(s) de quitter l'«Aire de réparation» lorsque tous les autres karts auront quitté la grille pour démarrer le Tour de Formation.
 - 7) Les interviews ne pourront plus avoir lieu après le panneau trois minutes. Avec le panneau trois minutes sera présenté le panneau «CLEAR THE TRACK»: toutes les personnes autres que les Pilotes et Officiels devront alors quitter la grille.
- 8) 30-Sekunden-Signal: 30 Sekunden nach diesem Signal wird die grüne Flagge an der Vorderseite der Startaufstellung angezeigt, um anzuzeigen, dass die Karts eine Formationsrunde in der Reihenfolge der Startaufstellung beginnen müssen, in Übereinstimmung mit den allgemeinen Vorschriften der CIK-FIA.
- 9a) Sollte ein Fahrer nach dem „30 Sekunden“-Signal Hilfe benötigen, muss er dies den Streckenkommissaren mitteilen und wird, sobald die anderen Karts die Startaufstellung verlassen haben, in Richtung Reparaturzone weitergeschoben und der Mechaniker kann eingreifen. In diesem Fall stehen die Streckenkommissare mit den gelben Flaggen neben dem betreffenden Kart (oder den Karts), um die Fahrer auf der Einführungsrunde zu warnen. Die Streckenkommissare erhalten den Befehl, alle Karts, die nach Beginn der Einführungsrunde noch auf der Startaufstellung stehen, sofort in die Reparaturzone zu schieben.
- 9b) Wenn ein Fahrer nach dem Eingriff eines Mechanikers aus der „Reparaturzone“ startet und der Rennleiter der Meinung ist, dass nicht genügend Zeit bleibt, um sich vor dem Start wieder in die Formation einzureihen, darf er dies nur auf Anweisung des Rennleiters tun und startet hinten in der Formation, nachdem der Start gemäß dem in diesem Artikel beschriebenen Startverfahren erfolgt ist. Jeder Fahrer, der aus der „Reparaturzone“ startet, wird als in der Führungsrunde befindlich angesehen, vorausgesetzt, er kann die „Reparaturzone“ verlassen, bevor der Führende die Start-/Ziellinie zur Beendigung der ersten Rennrunde überquert.
- 9c) Wenn der Fahrer es nicht schafft, die „Reparaturzone“ innerhalb dieser Zeit zu verlassen und auf die Strecke zu gelangen, darf er erst nach Ablauf der zweiten Rennrunde des letztplatzierten Fahrers einen Neustart versuchen; danach sind keine Neustartversuche mehr erlaubt und der Fahrer wird als „DNS“ gewertet. Wenn der Fahrer aufgrund der Bestimmungen dieses Artikels auf die Strecke zurückkehren kann, wird er mit einer Runde Rückstand auf den Führenden gewertet.
- 9d) Die Bestimmungen von Artikel 2.19.9 c. der vorliegenden Allgemeinen Bestimmungen gelten für alle Phasen des Wettbewerbs, mit Ausnahme der Finalphase, in der der Fahrer nicht erneut starten darf.
- 10) Die einzige Abweichung, die bei dieser Startprozedur zulässig ist, tritt auf, wenn die Tafel „START DELAYED“ (Start verzögert) auf der Linie angezeigt wird, wodurch die Prozedur um 5 Minuten verlängert wird. In diesem Fall haben die Teilnehmer die Möglichkeit, das Kart zu wechseln. Die Startprozedur wird ab dem 5-Minuten-Punkt neu gestartet, um den Kartwechsel zu ermöglichen. Die Mechaniker haben dann die Möglichkeit, das Ersatz-Kart auf einem Wagen in die Startaufstellung zu bringen, den Kartwechsel vorzunehmen und sofort mit dem nicht für das Rennen zugelassenen Kart in den „Start Service Park“ zurückzukehren. Jeder Fahrer, der nicht (oder nicht mehr) über ein zweites Kart verfügt, muss in den „Start Service Park“ zurückkehren, um die notwendigen mechanischen Arbeiten durchzuführen und wird aufgefordert, vom Vorstart zu starten, nachdem alle anderen Karts den Vorstart verlassen haben, um ihre Formationsrunde zu starten, und muss zwingend am Ende der Formation bleiben unabhängig der Anzahl Formationsrunden.
- 8) Signal «30 secondes»: 30 secondes après ce signal, le drapeau vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les karts doivent entamer un Tour de Formation en restant dans l'ordre de la grille de départ et conformément aux Prescriptions Générales CIK-FIA.
- 9a) Dans le cas où un Pilote aurait besoin d'aide après le signal «30 secondes», il devra l'indiquer aux Commissaires de Piste et, dès que les autres karts auront quitté la grille, il sera poussé vers l'«Aire de réparation», et le Mécanicien pourra intervenir. Dans ce cas, des Commissaires de Piste munis de drapeaux jaunes se tiendront à côté du kart (ou des karts) concerné(s) pour prévenir les Pilotes en Tour de Formation. Les Commissaires de Piste recevront l'ordre de pousser tout kart restant sur la grille après le départ du Tour de Formation vers l'«Aire de réparation» immédiatement.
- 9b) Si un Pilote part de l'«Aire de Réparation» après l'intervention d'un Mécanicien, et si le Directeur d'Epreuve estime qu'il n'y a pas suffisamment de temps pour rejoindre la formation avant que le départ ne soit donné, il ne sera autorisé à le faire que sur ordre du Directeur d'Epreuve, et prendra le départ à l'arrière de la formation, après que le départ ait été donné conformément à la procédure de départ définie dans le présent article. Tout Pilote partant de l'«Aire de réparation» sera considéré comme étant dans le tour de tête, à condition qu'il puisse quitter l'«Aire de Réparation» avant que le leader ne franchisse la ligne de départ/arrivée pour l'achèvement du premier tour de course.
- 9c) Si le Pilote ne parvient pas à quitter l'«Aire de Réparation» pour rejoindre la piste dans ce délai, il ne pourra tenter un nouveau départ qu'à l'issue du deuxième tour de course du Pilote en dernière position, après quoi aucune tentative de nouveau départ ne sera autorisée et le Pilote sera classé «DNS». Si le Pilote peut rejoindre la piste en vertu des dispositions du présent article, il sera comptabilisé comme ayant un tour de retard sur le leader.
- 9d) Les dispositions de l'Article 2.19.9 c. des présentes Prescriptions Générales sont applicables à toutes les phases de la Compétition, à l'exception de la phase finale, où le Pilote ne sera pas autorisé à redémarrer.
- 10) La seule variation permise dans cette procédure de départ interviendra en cas de présentation sur la Ligne du panneau «START DELAYED», qui impliquera une prolongation de la procédure de 5 minutes. Dans ce cas, les Concurrents auront la possibilité de changer de kart. La procédure de départ recommencera à partir du point 5 minutes, afin de permettre le changement de kart. Les Mécaniciens auront alors la possibilité d'apporter sur la grille le kart de substitution, posé sur un chariot, pourront procéder au changement de kart et retourneront aussitôt au «Parc d'Assistance Départ» avec le kart non retenu pour la course. Tout Pilote ne disposant pas (ou plus) d'un deuxième kart devra retourner en «Parc d'Assistance Départ» pour effectuer les interventions mécaniques nécessaires et sera invité à s'élancer de la «Pré-Grille» lorsque tous les autres karts auront quitté la grille pour démarrer son Tour de Formation et prendra le départ à l'arrière de la formation, quel que soit le nombre de Tours de Formation.

2.20a Startvorgang

- A. Das Startsignal wird durch leuchtende Lichter gegeben.
- B. Die Start Art muss im Zusatzreglement des Wettbewerbs festgelegt werden. Es kann nur ein „fliegender“ oder „stehender“ Start geben, die Startaufstellung besteht aus zwei Reihen von Karts. Der Start Typ „Le Mans“ ist verboten (vorbehaltliche Ausnahme der CIK-FIA).
- C. Um den Start zu geben, befindet sich der Renndirektor (oder, falls dies nicht der Fall ist, der Rennleiter) auf einer Plattform, die sich mindestens 5 Meter vom Streckenrand entfernt und hinter einer permanenten Schutzbarriere befindet (Artikel 7.7.1 C des Streckenreglement Teil 1).
- D. Zwei 2 Meter breite Fahrspuren (Korridore), die von weißen Linien begrenzt sind, werden auf 110 Meter Maximum bis zur Startlinie, beginnend frühestens am Ende der letzten Kurve vor der Startlinie, gestrichen. Eine gelbe Linie wird 25 m vor der Startlinie gestrichen.
- E. Sobald der Renndirektor oder der Rennleiter mit der grünen Flagge anzeigt, dass die Karts starten dürfen, befinden sich die Fahrer „unter Anweisung des Renndirektor oder des Rennleiters“ und können nicht mehr externe Hilfe empfangen. Jeder Fahrer, der auf Anordnung des Renndirektor oder des Rennleiters nicht rechtzeitig mit seinem Kart fahrbereit ist, darf den Vorstart Bereich nur auf Anordnung des Renndirektor, des Rennleiters oder des Verantwortlichen des Vorstarts, den Vorstart Bereich verlassen.
- F. Die Anzahl der Formationsrunden wird während des Briefings angegeben. Gemäß den Anweisungen während des Briefings werden die Karts ungefähr eine Formationsrunde vor dem Start absolvieren. Unter Androhung einer von den Sportkommissaren verhängten Strafe ist es verboten einen anderen Fahrer zu überholen (**5 Sek.** Strafe oder Disqualifikation des betreffenden Laufs).

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.20a.Fa Die Entscheidung, im Falle eines Überholens eine Strafe von **5 Sek.** zu verhängen, liegt in der Verantwortung des Rennleiters. Diese Entscheidung kann nicht beanstandet werden. Die Zeitstrafe wird den Fahrern normalerweise durch eine Weiße Tafel mit einem schwarzen „P“ und der Startnummer angezeigt.

Wenn ein Fahrer während der Formationsrunde aus irgendeinem Grund anhält, kann er erst dann wieder starten, wenn er vom gesamten Feld überholt wurde. Er muss am Ende der Formation starten. Wenn er versucht, vor dem Feld zu starten, in der Hoffnung, dass die Führenden Fahrer ihn überholen, wird ihm die schwarze Flagge angezeigt und er wird von diesem Lauf disqualifiziert.

- G. Es ist verboten, eine andere als die für das Rennen benutzte Strecke zu nehmen, um seinen Platz wiederzuerlangen. Bei fliegenden Starts kann ein verspäteter Fahrer nur dann seinen Startplatz wieder einnehmen, wenn dieses Manöver die anderen Fahrer nicht behindert und auf jeden Fall bevor er die Rote Linie, die auf der Strecke mit einer Zeitnahme Schleife ausgerüstet ist und wie vom Renndirektor oder vom Rennleiter während des Briefings gezeigt, erreicht. Bei stehenden Starts hat ein verspäteter Fahrer die Möglichkeit, seinen Startplatz wieder einzunehmen bis die roten Startlichter eingeschaltet sind.

2.20a Procédure de départ

- A. Le signal de départ sera donné au moyen de feux lumineux.
- B. Le mode de départ doit être stipulé dans le Règlement Particulier de la Compétition. Il ne peut être que «lancé» ou «arrêté», la grille étant constituée de deux files de karts. Le départ type «Le Mans» est interdit (sauf dérogation accordée par la CIK-FIA).
- C. Pour donner le départ, le Directeur d'Épreuve (ou à défaut, le Directeur de Course) se trouvera sur une plateforme située à au moins 5 mètres du bord de la piste et derrière une barrière de protection permanente (Article 7.7.1 C du Règlement des Circuits, Partie 1).
- D. Deux couloirs, larges de 2 mètres et bordés de lignes de couleur blanche, seront peints sur les 110 mètres maximum menant jusqu'à la Ligne de Départ et ne débutant pas avant la fin du dernier virage précédant la Ligne. Une Ligne Jaune sera peinte 25 m avant la Ligne de Départ.
- E. Dès que le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve indique au moyen du drapeau vert que les karts peuvent s'élancer, les Pilotes sont «aux ordres du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve» et ne peuvent plus recevoir d'assistance extérieure. Tout Pilote qui ne se sera pas mis à temps avec son kart en ordre de marche aux ordres du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve ne pourra quitter la «Pré-Grille» que sur ordre du Directeur de Course, du Directeur d'Épreuve ou du Responsable de la «Pré-Grille».
- F. Le nombre de Tours de Formation sera indiqué lors du Briefing. Selon les instructions données lors du Briefing, les karts effectueront environ un Tour de Formation avant que le départ ne soit donné. Il est interdit de dépasser un autre Pilote sous peine de pénalité infligée par les Commissaires Sportifs (**5 secondes** de pénalité ou disqualification de la Manche).

Prescriptions générales ASS

2.20a.Fa La décision d'infliger une pénalité de **5 secondes** en cas de dépassement est du ressort du Directeur de course. Cette décision n'est pas susceptible de réclamation. La pénalité en temps est normalement montrée au pilote au moyen d'un panneau blanc avec un «P» noir accompagné du numéro de départ.

Si un Pilote s'arrête pour une raison quelconque pendant le Tour de Formation, il ne pourra pas essayer de repartir avant qu'il n'ait été dépassé par l'ensemble du plateau. Il repartira obligatoirement à l'arrière de la formation. Au cas où il tenterait de démarrer devant le plateau dans l'espoir que les Pilotes de tête le dépassent, il se verrait présenter le drapeau noir et serait disqualifié de cette course.

- G. Il est interdit pour regagner sa place d'emprunter tout parcours autre que la piste utilisée pour la course. Dans le cas des départs lancés, un Pilote retardataire aura la possibilité de rejoindre sa place de grille uniquement si cette manœuvre ne gêne pas les autres Pilotes et dans tous les cas avant d'avoir atteint la Ligne Rouge qui sera matérialisée sur la piste, équipée d'une boucle de chronométrage et indiquée par le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course lors du Briefing. Dans le cas des départs arrêtés, un Pilote retardataire a la possibilité de rejoindre sa place de grille jusqu'à un moment où les feux rouges de départ sont allumés.

- H. Wenn er der Ansicht ist, dass ein Fahrer infolge eines Fehlers eines anderen Fahrers immobilisiert wurde, kann der Renndirektor oder der Rennleiter die Formationsrunde anhalten und den Startvorgang anhand der ursprünglichen Startaufstellung erneut starten, oder dem behinderten Piloten erlauben seinen Platz wieder einzunehmen.
- I. Der Renndirektor oder der Rennleiter gibt den Start frei, sobald er mit der Formation zufrieden ist.
- J. Im Falle von wiederholten Fehlstarts oder Zwischenfällen während der Formationsrunde (n) kann der Renndirektor oder der Rennleiter, der als Sachrichter fungiert, den Startvorgang mit der roten Flagge unterbrechen und die Sportkommissare informieren, welche das Recht haben, die verantwortlichen Fahrer gemäß Artikel 2.24 der Allgemeinen Vorschriften zu bestrafen. Je nach den Umständen wird sofort oder innerhalb von maximal 30 Minuten ein neuer Start eingeleitet. Die Startaufstellung ist die gleiche wie bei der ersten Prozedur. Alle Fahrer, die sich vor Beendigung der ersten Prozedur im Startbereich oder im Reparaturbereich befanden, können neu in der Formationsrunde starten.
- K. Jeder Versuch den Start zu beschleunigen oder zu verzögern, und jedes Verlassen des Korridors vor dem Ausschalten der Lichter wird gemäß Artikel 2.24 der Allgemeinen Vorschriften bestraft.
- L. Sobald der Start gegeben ist, treten die Rennbedingungen in Kraft und überall dort, wo sich ein Kart auf der Strecke befindet ist es verboten Hilfe zu leisten, außer wenn es sich darum handelt das Kart an einen sicheren Ort abzustellen.

FLIEGENDER START FÜR KARTS MIT DIREKTANTRIEB UND ODER OHNE KUPPLUNG

Am Ende ihrer Formationsrunde bewegen sich die Fahrer mit reduzierter und konstanter Geschwindigkeit in Richtung der Startlinie, verteilt auf zwei Reihen wobei jede Reihe auf den auf der Strecke markierten Korridor gehalten werden muss. Jedes Verlassen des Korridors kann von den Sportkommissaren mit einer Zeitstrafe von 3 Sekunden für ein teilweises Verlassen des Korridors und **5 Sekunden** für ein vollständiges Verlassen des Korridors geahndet werden. Während der Annäherungsphase leuchten die Lichter rot. Die Karts behalten ihre Position bei, bis das Startsignal gegeben wird. Wenn er mit der Formation zufrieden ist, gibt der Renndirektor oder der Rennleiter den Start durch Ausschalten der roten Ampeln. Wenn er mit der Startprozedur nicht zufrieden ist, schaltet er das orangefarbene Licht ein, was bedeutet, dass eine zusätzliche Formationsrunde absolviert werden muss.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Die Entscheidung, eine Strafe von 3 oder 10 Sekunden für den Fall des Verlassens des Korridors zu verhängen, liegt in der Verantwortung des Rennleiters. Diese Entscheidung kann nicht beanstandet werden.

Die Zeitstrafe wird den Fahrern normalerweise durch eine weiße Tafel mit einem schwarzen „P“ und der Startnummer angezeigt.

STEHENDER START FÜR KARTS MIT GETRIEBE (KURZE STRECKE)

Am Ende ihrer Formationsrunde nehmen die Fahrer ihren Startplatz ein. Der Renndirektor, sein Assistent oder der Rennleiter sind auf der Startlinie, die rote Flagge wird gezeigt. Alle Lichter bleiben aus, bis das letzte Kart auf der Startaufstellung seinen Startplatz eingenommen hat.

- H. S'il considère qu'un Pilote a été immobilisé par la faute d'un autre, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve peut arrêter le Tour de Formation et recommencer la Procédure de Départ avec la grille originale ou autoriser le Pilote gêné à reprendre sa place.
- I. Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve donnera le départ dès qu'il sera satisfait de la formation.
- J. En cas de faux départs répétés ou d'incidents au cours du (des) Tour(s) de Formation, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve, agissant en qualité de Juge de Fait, pourront arrêter la procédure de départ au moyen du drapeau rouge et informer les Commissaires Sportifs, qui auront le droit d'infliger aux fautifs une pénalité, conformément à l'Article 2.24 des Prescriptions Générales. Une nouvelle procédure sera lancée, soit immédiatement, soit dans un délai de 30 minutes maximum, selon les circonstances. La grille de départ sera la même que pour la procédure initiale. Tous les Pilotes présents dans l'aire de départ ou dans l'aire de réparations avant l'arrêt de la procédure pourront prendre le départ du nouveau Tour de Formation.
- K. Toute tentative pour anticiper le départ ou le retarder et toute sortie du couloir avant l'extinction des feux seront sanctionnées, conformément à l'Article 2.24 des Prescriptions Générales.
- L. Dès que le départ a été donné, les conditions de la course entrent en vigueur et, quel que soit l'endroit où se trouve un kart sur la piste, il est interdit de lui fournir une assistance quelconque, sauf s'il s'agit de le garer à un endroit sûr.

DÉPARTS LANCÉS POUR KARTS À PRISE DIRECTE AVEC OU SANS EMBRAYAGE

Au terme de leur Tour de Formation, les Pilotes s'avanceront à vitesse réduite et constante vers la Ligne de Départ, rangés en deux files de karts, chacune des files devant se tenir dans les couloirs tracés sur la piste. Toute sortie de couloir pourra être sanctionnée par les Commissaires Sportifs, à raison d'une pénalité en temps de 3 secondes pour une sortie partielle du couloir et de **5 secondes** pour une sortie intégrale du couloir. Durant la phase d'approche, les feux seront au rouge. Les karts maintiendront leur position jusqu'à ce que le signal de départ soit donné. S'il est satisfait de la formation, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve donnera le départ en éteignant les feux rouges. S'il n'est pas satisfait de la procédure, il allumera le feu orange, lequel signifiera qu'un Tour de Formation supplémentaire devra être effectué.

Prescriptions générales ASS

La décision d'infliger une pénalité de 3 ou 10 secondes en cas de sortie du couloir est du ressort du Directeur de course. Cette décision n'est pas susceptible de réclamation.

La pénalité en temps est normalement montrée au pilote au moyen d'un panneau blanc avec un «P» noir accompagné du numéro de départ.

DÉPARTS ARRÊTÉS POUR KARTS À BOÎTE DE VITESSES (CIRCUITS COURTS)

Au terme de leur Tour de Formation, les Pilotes prendront place sur leur emplacement de départ, le Directeur de Course, son adjoint ou le Directeur d'Épreuve se trouvant sur la Ligne de Départ, drapeau rouge levé. Tous les feux resteront éteints jusqu'à ce que le dernier kart ait pris place sur la grille.

Wenn alle Karts in der Startaufstellung stehen zeigt ein Kommissar eine grüne Flagge am Ende der Startaufstellung. Der Renndirektor, sein Assistent oder der Rennleiter und der Kommissar räumen die Strecke gemeinsam und die Fahrer stehen dann unter der Anweisung des Renndirektors oder des Rennleiters. Der Renndirektor oder der Rennleiter startet die automatische Zündsequenz der 4 roten Ampeln (Sequenz für 4 Sekunden). Der Start gilt als gegeben, wenn die Lichter vom Rennleiter oder vom Rennleiter manuell innerhalb von 2 Sekunden ausgeschaltet werden.

Jede Bewegung des Karts während des Startvorgangs (Bewegungen die beobachtet werden während die roten Ampeln leuchten), wird als Fehlstart betrachtet und mit einer Strafe von mindestens 5 Sekunden bestraft.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Die Entscheidung, im Falle eines Fehlstarts eine Strafe von 5 Sekunden zu verhängen, liegt in der Verantwortung des Rennleiters. Diese Entscheidung kann nicht beanstandet werden. Die Zeitstrafe wird den Fahrern normalerweise durch eine Weiße Tafel mit einem schwarzen „P“ und der Startnummer angezeigt.

Zur Vermeidung von Unklarheiten schließt dies jede Bewegung des Karts ein, die durch die Hand des Fahrers während der Startprozedur (definiert durch das Einschalten der ersten roten Ampel) unterstützt wird.

Wenn er mit der Startprozedur nicht zufrieden ist, schaltet er das orangefarbene Licht ein, was bedeutet, dass eine zusätzliche Formationsrunde absolviert werden muss. Wenn ein Fahrer nicht startet, muss er in seinem Kart bleiben und dies melden, indem er seinen Arm hebt. In diesem Fall kann eine zusätzliche Formationsrunde gewährt werden. Die Fahrer, die nicht gestartet sind, können erst aus ihrem Kart aussteigen und nur auf eigene Faust losfahren, nachdem das gesamte Feld sie passiert hat. Sie dürfen ihren Platz in der Formation nicht wieder einnehmen und starten ganz hinten der Formation. Die freien Plätze können nicht von den anderen Fahrern belegt werden.

Während der Formationsrunde(en) ist es verboten, Startsimulationen durchzuführen.

Wenn der Startvorgang gestoppt wird, zeigt der Renndirektor oder der Rennleiter eine rote Flagge an, die den Fahrern signalisiert, dass sie ihre Motoren abstellen sollen.

FLIEGENDER START FÜR KARTS MIT GETRIEBE (LANGE STRECKEN)

Vor den Karts fährt ein Führungsfahrzeug (mit einer Geschwindigkeit von 60 bis 80 km/h) und dahinter ein Einsatzwagen. Am Ende der Formationsrunde (oder, falls zutreffend, am Ende der letzten Formationsrunde) zieht sich der Führungswagen vorder Linie zurück und zu diesem Zeitpunkt muss das Kart, das die Pole Position erreicht hat, mit der gleichen Geschwindigkeit fahren und die anderen Karts müssen ihre Position über zwei Linien halten, bis der Start durch das Erlöschen der roten Lichter signalisiert wird. Am Ende der Trainingsrunde ordnet der Rennleiter, wenn es die Bedingungen erfordern, an, dass das Führungsfahrzeug eine oder mehrere zusätzliche Trainingsrunden absolvieren muss. Wenn eine solche zusätzliche Trainingsrunde durchgeführt wird, gilt der Start des Rennens als am Ende der ersten Formationsrunde erfolgt.

Quand tous les karts seront immobilisés sur la grille, un Commissaire présentera un drapeau vert en fond de grille. Le Directeur de Course, son adjoint ou le Directeur d'Épreuve et le Commissaire évacueront ensemble la piste et les Pilotes se trouveront alors sous les ordres du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve. Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve lancera la séquence d'allumage automatisée des 4 feux rouges (séquence durant 4 secondes). Le départ sera considéré comme donné à l'extinction des feux commandée manuellement par le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve dans les 2 secondes suivantes. Tout mouvement du kart durant la procédure de départ (mouvements observés alors que les feux rouges sont allumés) considéré comme un faux départ sera sanctionné d'une pénalité de 5 secondes au minimum.

Prescriptions générales ASS

La décision d'infliger une pénalité de 5 secondes en cas de faux départ est du ressort du Directeur de course. Cette décision n'est pas susceptible de réclamation.

La pénalité en temps est normalement montrée au pilote au moyen d'un panneau blanc avec un «P» noir accompagné du numéro de départ.

Pour éviter toute ambiguïté, cela inclut tout mouvement du kart assisté par la main du pilote pendant la procédure de départ (défini par l'allumage du premier feu rouge).

S'il n'est pas satisfait de la procédure, il allumera le feu orange, lequel signifiera qu'un Tour de Formation supplémentaire devra être effectué. Si un Pilote ne démarre pas, il est dans l'obligation de rester dans son kart et de le signaler en levant le bras. Dans ce cas, un Tour de Formation supplémentaire pourra être accordé; le ou les Pilotes qui n'auront pas démarré, ne pourront sortir de leur kart et repartir que par leurs propres moyens après que tout le plateau les aura dépassés. Ils ne seront pas autorisés à reprendre leur place dans la formation et prendront le départ à l'arrière de celle-ci. Les places restées vacantes ne pourront pas être occupées par les autres Pilotes. Pendant le(s) Tour(s) de Formation, il est interdit d'effectuer des simulations de départ.

En cas d'arrêt de la procédure de départ, le Directeur de Course ou d'Épreuve présentera un drapeau rouge agité signalant aux Pilotes de couper leur moteurs.

DÉPARTS LANCÉS POUR KARTS À BOÎTE DE VITESSES (CIRCUITS LONGS)

Les karts seront précédés d'une Voiture Pilote (roulant à une vitesse de 60 à 80 km/h) et suivis d'une voiture d'intervention. À la fin du Tour de Formation (ou, le cas échéant, à la fin du dernier Tour de Formation), la Voiture Pilote se retirera avant la Ligne et, à ce moment-là, le kart ayant obtenu la pole position devra rouler à la même vitesse et les autres karts devront maintenir leur position, sur deux lignes, jusqu'à ce que le départ soit signalé par l'extinction des feux rouges. À la fin du Tour de Formation, si les conditions l'exigent, le Directeur de Course ordonnera à la Voiture Pilote d'effectuer un ou plusieurs Tours de Formation supplémentaires. Si un tel Tour de Formation supplémentaire est effectué, le départ de la Course sera considéré comme ayant été donné à la fin du premier Tour de Formation.

2.20bis Neutralisierung eines Qualifikationslaufs oder eines Rennens (kurze Strecke)

a) Der Renndirektor oder der Rennleiter kann beschließen, einen Qualifikationslauf oder ein Rennen zu neutralisieren. Dieses Verfahren wird nur angewendet, wenn die Strecke blockiert ist oder wenn Fahrer oder Offizielle, unter Umständen die ein Stoppen der Qualifikationsrunde oder des Rennens nicht rechtfertigen, in unmittelbarer physischer Gefahr sind.

b) Wenn der Befehl zur Neutralisierung des Qualifikationslaufes oder des Rennens erteilt wird und bis zum Ende der Neutralisation, zeigen alle Streckenposten eine einzelne schwenkende gelbe Flagge und eine „SLOW“ -Tafel (gelbe Tafel mit der Aufschrift „SLOW“ in Schwarz). Die blinkenden orangefarbenen Lichter werden auf der Linie eingeschaltet.

c) Alle Karts müssen sich hinter dem führenden Kart anordnen, Überholen ist strengstens untersagt. Überholen ist nur erlaubt, wenn ein Kart aufgrund eines ernsthaften Problems langsamer wird.

d) Das führende Kart wird das Tempo der Neutralisierungsrunde auf ein moderates Tempo einstellen und alle anderen Karts sollten in einer möglichst engen Formation bleiben.

e) Während der Neutralisierung dürfen die Karts in die Reparaturzone einfahren, aber sie dürfen nicht auf die Strecke zurückkehren, bis ein Kommissar dies autorisiert hat. Ein Kart, das auf die Strecke zurückkehrt, rückt mit mäßiger Geschwindigkeit vor, bis es das Ende der Kart Reihe hinter dem führenden Kart erreicht.

f) Wenn der Renndirektor oder der Rennleiter beschließt, die Neutralisierung zu beenden, schaltet er die orangefarbenen Blinklichter aus. Dies ist das Signal für die Fahrer, dass das Rennen beim nächsten Durchgang auf der Linie neu gestartet wird. In der letzten Neutralisierungsrunde werden die „SLOW“ -Tafeln beibehalten und die gelben Flaggen werden unbeweglich angezeigt.

g) Zu diesem Zeitpunkt wird das führende Kart das Tempo in einer moderaten Geschwindigkeit weiter vorgeben. Der Renndirektor oder der Rennleiter wird die Wiederaufnahme des Rennens mit einer grünen Flagge auf der Linie signalisieren. Solange die Karts am Ende der Neutralisierung des Qualifikationslaufs oder des Rennens die Linie nicht überschritten haben, ist Überholen verboten.

Bei der Annäherung der Linie, bei welcher der Renndirektor oder der Rennleiter die grüne schwenkende Flagge anzeigt, dürfen die Fahrer erst beschleunigen, nachdem sie die gelbe Linie vor der Linie überquert haben. Die gelben Flaggen und die „SLOW“ -Tafeln der Streckenposten werden dann entfernt und durch grüne schwenkende Flaggen ersetzt. Diese Flaggen werden maximal eine Runde lang angezeigt.

h) Jede während der Neutralisierung gefahrene Runde wird als eine Rennrunde gezählt.

i) Wenn das Rennen während der Neutralisierung endet, wird dies den Karts gemäß dem normalen Verfahren mit der Zielflagge gezeigt. Überholen ist nur erlaubt, wenn ein Kart aufgrund eines ernsthaften Problems langsamer wird.

2.20bis Neutralisation d'une Manche Qualificative ou d'une Course (Circuits courts)

a) Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve pourra décider de neutraliser une Manche Qualificative ou une Course. Cette procédure ne sera utilisée qu'en cas d'encombrement de la Piste ou si des Pilotes ou des Officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la Manche Qualificative ou de la Course.

b) Quand l'ordre sera donné de neutraliser la Manche Qualificative ou la Course, tous les postes de surveillance présenteront un seul drapeau jaune agité et un panneau «SLOW» (panneau de couleur jaune, avec inscription «SLOW» en noir), qui seront maintenus jusqu'à la fin de la neutralisation. Les feux orange clignotants seront allumés à hauteur de la Ligne.

c) Tous les karts en course devront se mettre en file derrière le kart de tête et il sera absolument interdit de dépasser. Les dépassements seront autorisés uniquement si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

d) Le kart de tête donnera la cadence des tours de neutralisation, à une allure modérée et tous les autres karts devront rester en formation aussi serrée que possible.

e) Pendant la neutralisation, les karts pourront entrer en «Aire de Réparation», mais ils ne pourront regagner la piste que lorsqu'ils y seront autorisés par un commissaire. Un kart regagnant la piste avancera à une vitesse modérée jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité de la file de karts se trouvant derrière le kart de tête.

f) Lorsque le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course décidera de mettre un terme à la neutralisation, il fera éteindre les feux orange clignotants, ce sera le signal pour les Pilotes que la Course sera relancée dès le passage suivant sur la Ligne. Dans le dernier tour de neutralisation, les panneaux «SLOW» seront maintenus et les drapeaux jaunes seront présentés immobiles.

g) À ce moment-là, le kart de tête continuera de donner la cadence, à une allure modérée. La relance de la Course sera indiquée par le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course au moyen d'un drapeau vert agité à hauteur de la Ligne. Tant que les karts n'auront pas franchi la Ligne à la fin de la neutralisation de la Manche Qualificative ou de la Course, tout dépassement sera interdit. Au retour vers la Ligne, où sera agité un drapeau vert par le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course, les Pilotes ne pourront accélérer qu'à hauteur de la ligne jaune précédant la Ligne. Les drapeaux jaunes et les panneaux «SLOW» aux postes de surveillance seront alors retirés et remplacés par des drapeaux verts agités. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.

h) Chaque tour accompli pendant la neutralisation sera compté comme un tour de course.

i) Si la course se termine alors que la neutralisation est en cours, les karts se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale. Les dépassements seront autorisés uniquement si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

2.20c Wiederaufnahme eines Rennens mit dem Verfahren „SLOW“

Wenn ein Rennen gemäß Artikel 2.21 unterbrochen wird, wird der Neustart nach einem Verfahren „SLOW“ durchgeführt. Auf Befehl des Renndirektors starten die Fahrer in einer oder mehreren Runden in Neutralisierungsrunden.

An den Streckenposten werden „SLOW“-Tafeln mit bewegungslosen gelben Flaggen gezeigt. Wenn die Formation zufriedenstellend ist, signalisiert der Renndirektor oder der Rennleiter die Wiederaufnahme des Rennens mit einer grünen schwenkenden Flagge auf der Linie. Das Überholen ist solange untersagt, bis die Karts die Linie überschritten haben. Bei der Annäherung der Linie, bei der der Renndirektor oder der Rennleiter die grüne schwenkende Flagge anzeigt dürfen die Fahrer erst beschleunigen, nachdem Sie die gelbe Linie vor der Linie überquert haben.

Die gelben Flaggen und die „SLOW“-Tafeln, der Streckenposten werden dann entfernt und durch grüne schwenkende Flaggen ersetzt. Diese Flaggen werden maximal eine Runde lang angezeigt.

2.21 Unterbrechung des Trainings oder des Rennen

Wenn es notwendig wird, das Rennen oder die Qualifikationsläufe aufgrund der blockierten Strecke nach einem Unfall oder wegen atmosphärischen Bedingungen oder anderen Gründen welche die Fortsetzung des Rennens gefährden zu unterbrechen, wird der Renndirektor (falls ernannt) oder der Rennleiter (oder, wenn er sich entfernen musste, von seinem Assistenten) anordnen, dass die rote Flagge auf der Linie, gezeigt wird. Gleichzeitig werden die Streckenposten rote Flaggen anzeigen. Die Entscheidung, das Rennen oder die Qualifikationsläufe zu unterbrechen, kann nur vom Renndirektor (falls ernannt) oder vom Rennleiter (oder, falls er abwesend ist, von seinem Assistenten) getroffen werden. Wenn das Signal zum Beenden des Rennens gegeben wird:

a) während der Qualifikation:

Alle Karts reduzieren sofort ihre Geschwindigkeit und kehren langsam in den Service Park zurück. Alle auf der Strecke befindlichen Karts werden entfernt. Die Qualifikationsläufe werden so bald wie möglich neu gestartet, um den ursprünglichen Zeitplan einzuhalten.

b) während des Rennen:

Wenn während eines Rennens eine rote Flagge gezeigt wird, müssen alle Fahrer sofort ihre Geschwindigkeit reduzieren und bereit sein, jederzeit anzuhalten und wie vom Rennleiter oder Renndirektor angewiesen zu verfahren, wenn sie zur Start- und Ziellinie auf die Strecke zurückkehren. Es sind keine Mechaniker oder externe Hilfe erlaubt, bis der Rennleiter/Technische, Delegierte die Erlaubnis erteilt. Nach der Genehmigung dürfen „sekundäre“ Ersatzteile oder komplette Zweit-Chassis durch das offizielle Eingangstor des Serviceparks oder durch den vom Rennleiter bestimmten Übergabebereich auf die Strecke gebracht werden - keine Ausrüstung darf auf anderem Wege in den Parc Fermé oder die ausgewiesene Reparaturzone gelangen (z. B. durch Absperrungen, Ausfahrtstore usw.). Vergangenes Material muss dem offiziellen Mechaniker übergeben werden, der von dem betreffenden Fahrer bestimmt wurde. Zu keinem Zeitpunkt des Verfahrens ist es externen Helfern erlaubt, den Parc Ferme zu betreten. Jeder Verstoß gegen diese Regel wird den Sportkommissaren gemeldet. Der Renndirektor gibt eine Neustartzeit bekannt (normalerweise + 15 min) und

2.20c Reprendre une Course selon la procédure «SLOW»

Si une Course est suspendue en application de l'Article 2.21, la procédure de reprise sera effectuée selon une procédure «SLOW». Aux ordres du Directeur d'Épreuve, les Pilotes procéderont à un départ en situation de neutralisation pendant un tour ou plus. Aux Postes de Commissaires de Piste seront présentés des panneaux «SLOW» accompagnés de drapeaux jaunes immobiles. Si la formation est satisfaisante, le Directeur d'Épreuve ou de Course signalera la reprise de la Course au moyen d'un drapeau vert agité sur la Ligne. Il demeurera interdit de dépasser jusqu'à ce que les karts aient franchi la Ligne.

À l'approche de la Ligne, où un drapeau vert sera agité par le Directeur d'Épreuve ou de Course, les Pilotes pourront accélérer seulement après avoir franchi la ligne jaune précédant la Ligne.

Les drapeaux jaunes et les panneaux «SLOW» présentés aux Postes de Commissaires de Piste seront alors retirés et remplacés par des drapeaux verts agités. Ces drapeaux seront présentés pendant au maximum un tour.

2.21 Suspension des Essais ou de la Course

S'il devient nécessaire de suspendre la Course ou les Essais à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur d'Épreuve (s'il est désigné) ou le Directeur de Course (ou, s'il a dû s'absenter, son adjoint) ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé sur la Ligne.

Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés aux postes de Commissaires de Piste qui en seront munis. La décision de suspendre la Course ou les Essais ne pourra être prise que par le Directeur d'Épreuve (s'il est désigné) ou le Directeur de Course (ou, s'il a dû s'absenter, par son adjoint). Si le signal de cesser de courir est donné:

a) pendant les Essais:

Tous les karts réduiront immédiatement leur vitesse et rentreront lentement au Parc d'Assistance, et tous les karts abandonnés sur la piste en seront enlevés; les Essais seront relancés dès que possible pour respecter l'horaire initial des Essais;

b) pendant la Course:

Si un drapeau rouge est déployé pendant une Course, tous les Pilotes doivent réduire immédiatement leur vitesse et être prêts à s'arrêter à tout moment et procéder comme indiqué par le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course revenant à la ligne de départ et d'arrivée sur la piste. Aucun mécanicien ou assistance extérieure n'est autorisé avant que le Directeur d'Épreuve/Délégué Technique ne l'autorise. Une fois l'autorisation donnée, les pièces de rechange ou les châssis complets «secondaires» peuvent être amenés sur la piste par la porte d'entrée officielle du Parc d'Assistance, ou par la zone de passage désignée par le Directeur d'Épreuve - aucun équipement ne doit entrer dans le Parc Fermé ou dans l'aire de réparation désignée par une autre voie (par exemple, par les barrières, les portes de sortie, etc.) Le matériel passé doit être remis au mécanicien officiel désigné par le Pilote en question. Aucune aide extérieure n'est autorisée à entrer dans le Parc Ferme, à aucun moment de la procédure. Tout manquement à cette règle sera signalé aux Commissaires Sportifs. Le Directeur d'Épreuve annoncera une heure de redémarrage (normalement + 15 min) et tous les méca-

alle Mechaniker/Fahrer müssen alle Arbeiten am Kart abgeschlossen haben und das Kart an ihrer Startposition startklar haben, um das Rennen zu starten, wenn die 5-minütige Startzeit bekannt gegeben wird. Wenn das Kart nicht rennbereit ist, darf das Kart oder der Fahrer das Rennen nicht wieder aufnehmen. N.B. Das bedeutet, dass es unter normalen Bedingungen nicht notwendig ist, ein zweites Chassis in den Parc Ferme zu bringen, wenn eine rote Flagge gezeigt wird. Die Fristen für Reparaturen/Austausch müssen strikt eingehalten werden.

i) bis zur Reparaturzone

An diesem Ort sind Änderungen und Anpassungen zulässig, einschließlich der Einführung von Ersatzteilen, sofern diese vor dem ersten Start des Rennens im Vorstart platziert werden. Tanken ist erlaubt.

Bei einem Neustart „mehr als zwei Runden, aber weniger als 75% der Distanz“: Wenn der Sachrichter angibt, dass die Frontspoiler eines oder mehrerer Karts zu diesem Zeitpunkt nicht mehr in der richtigen Position waren als das Rennen unterbrochen wurde, wird den betroffenen Fahrern automatisch eine Zeitstrafe von 5 Sekunden auferlegt. Diese Zeitstrafe kann nicht angefochten werden

ii) auf der Strecke, um an dem während des Briefings festgelegten Ort anzuhalten

Wenn der Renndirektor (falls benannt) oder der Rennleiter (oder, falls er abwesend ist, sein Assistent) dies anordnet, dürfen keine Änderungen oder Anpassungen an der Originalausrüstung vorgenommen werden (außer, um die Frontspoiler unter Aufsicht der Technischen Kommissare wieder in die richtige Position zu bringen) und das Betanken sowie das Wechseln von Fahrgestell / Motor sind nicht gestattet.

Alle Karts müssen bei anzeige der 5-Minuten Tafel bereit sein. Karts, die zu diesem Zeitpunkt nicht bereit sind, starten nach dem Start des Rennens aus der Boxengasse.

Das Klassement des Rennens im Moment der Suspendierung ist das Klassement, das erstellt wird, wenn das führende Kart die Linie am Ende der Runde vor derjenigen, in der das Rennen abgebrochen wurde, überquert hat, wobei eventuelle Strafen bezüglich Frontspoiler zu berücksichtigen sind - im Falle eines Neustarts des Rennens (siehe Artikel 2.22), besteht die Startaufstellung aus einer „Einzelnen Linie“.

Vorgang Neustart:

WEINIGER ALS ZWEI RUNDEN

Der erste Start wird als null und nichtig betrachtet und alle Bewerber, die in der Lage sind, das Rennen neu zu starten, tun dies entsprechend den Positionen, die sie in der ursprünglichen Startaufstellung hatten. Es wird ein normales Startverfahren angewendet. Die Länge des neuen Rennens entspricht der für das erste Rennen geplanten vollen Distanz.

MEHR ALS ZWEI RUNDEN, ABER WEINIGER ALS 75% DER GEPLANTEN RENNDISTANZ

(Aufgerundet auf die nächsthöhere Rundenanzahl)

Kann das Rennen fortgesetzt werden (nach Ermessen des Renndirektor (falls benannt) oder des Rennleiters (oder, falls er abwesend ist, seines Assistenten)), wird der Artikel 2.22 angewendet. Die Startaufstellung mit „Einzelnen Linie“ richtet sich nach der Reihenfolge des Eintreffens, in der das führende Kart die Linie am Ende der Runde vor demjenigen, in dem das Rennen abgebrochen wurde, überquert hat. Nur Karts die sich zu dem Zeitpunkt, des Rennabbruch durch die rote Flagge, im Reparatur Bereich fanden können einen Neustart durchführen.

ciens/pilotes doivent avoir terminé tout travail sur le kart et avoir le kart prêt au sol à leur position sur la grille, prêt à courir lorsque l'heure de départ à 5 min de la course est annoncée. Si le kart n'est pas prêt à courir, le kart ou le Pilote ne pourra pas reprendre la course. N.B. Cela signifie que dans des conditions normales, il n'est pas nécessaire d'amener un deuxième châssis dans le Parc Ferme en cas de drapeau rouge. Les délais pour effectuer les réparations/remplacements doivent être strictement respectés.

i) jusqu'à l'«Aire de Réparation»

À cet endroit, changements et ajustements sont autorisés, y compris l'introduction du matériel de substitution - à condition d'avoir été placé dans le «Parc d'Assistance Départ» avant le départ initial de la Course; le ravitaillement est autorisé.

Dans le cas d'une procédure de nouveau départ «plus de deux tours mais moins de 75% de la distance»: Si le juge de fait indique que le carénage avant sur un ou plusieurs karts n'était plus dans la bonne position au moment où la course a été suspendue, une pénalité en temps de 5 secondes sera dans tous les cas infligée automatiquement au(x) pilote(s) concerné(s). Cette pénalité en temps n'est pas susceptible d'appel.

ii) sur la piste pour s'immobiliser à l'endroit désigné lors du Briefing

Si le Directeur d'Épreuve (s'il est désigné) ou le Directeur de Course (ou, s'il a dû s'absenter, son adjoint) l'ordonne, aucun changement ni ajustement ne pourra être apporté au matériel d'origine (excepté pour remettre le carénage avant en position correcte sous la supervision des Commissaires Techniques) et le ravitaillement et les changements de châssis/moteur ne seront pas autorisés.

Tous les karts doivent être prêts à la présentation du panneau 5 minutes. Les karts non disponibles à ce moment partiront de la voie des stands après que le départ de la Course a été donné.

Le classement de la Course au moment de la suspension sera le classement établi lorsque le kart de tête aura franchi la Ligne au terme du tour précédant celui au cours duquel la Course a été arrêtée en tenant compte d'éventuelles pénalités de carénage avant - en cas de reprise de la Course (voir Article 2.22), la grille de départ sera constituée d'une «file unique».

Procédure de nouveau départ:

MOINS DE DEUX TOURS

Le premier départ sera considéré comme nul et non avenue et tous les concurrents en mesure de prendre un nouveau départ de la Course le feront selon les positions qu'ils occupaient sur la grille initiale - une procédure de départ normale sera adoptée. La longueur de la nouvelle Course sera la distance intégrale prévue pour la Course initiale.

PLUS DE DEUX TOURS MAIS MOINS DE 75% DE LA DISTANCE PRÉVUE POUR LA COURSE

(arrondie au nombre entier supérieur de tours)

Si la Course peut être reprise (à l'appréciation du Directeur d'Épreuve (s'il est désigné) ou du Directeur de Course (ou, s'il a dû s'absenter, de son adjoint)), l'Article 2.22 s'appliquera. La grille avec «file unique» sera déterminée par l'ordre d'arrivée lorsque le kart de tête a franchi la Ligne au terme du tour précédant celui au cours duquel la Course a été arrêtée. Seuls les karts se trouvant dans l'aire de réparations au moment où la Course a été arrêtée par le drapeau rouge pourront prendre un nouveau départ.

Wenn es nicht möglich ist, ein Rennen in der Endphase neu zu starten, wird die Hälfte der Meisterschaftspunkte für dieses Rennen vergeben.

Kein Neustart:

75% ODER MEHR DER RENNDISTANZ

(Aufgerundet auf die nächsthöhere ganze Rundenanzahl)

Das Rennen gilt als beendet - Die Wertung des Rennens ist die Wertung die am Ende der Runde, bevor derjenigen in der das Rennen abgebrochen wurde.

Bei einem Rennen in der Finalphase werden alle Meisterschaftspunkte für dieses Rennen vergeben.

2.22 Wiederaufnahme eines Rennens (Qualifikationslauf oder Rennen der Endphase)

Nach einer Unterbrechung muss die Frist so kurz wie möglich sein und sobald die Wiederaufnahmezeit bekannt ist, werden die Fahrer informiert. In jedem Fall wird mindestens 10 Minuten zuvor eine Anzeige ausgegeben. Die Tafeln werden 10 Minuten, 5 Minuten, 3 Minuten, 1 Minute und 30 Sekunden vor der Wiederaufnahme präsentiert. Jede dieser Tafeln wird von einem akustischen Signal begleitet.

Das Rennen oder der Qualifikationslauf wird gemäß dem „SLOW“-Verfahren wiederaufgenommen und Artikel 2.20 wird angewendet. Die Länge des neuen Rennens entspricht der Differenz zwischen der Anzahl der geplanten und der Anzahl der abgeschlossenen Runden. Fahrer, die die Ziellinie am Ende der letzten Runde bevor das Rennen abgebrochen wurde überquert haben, dürfen neu starten.

Die Startplätze des Neustarts richten sich nach der Reihenfolge der Ankunft am Ende der letzten Runde bevor das Rennen unterbrochen wurde und nachdem Strafen bezüglich falsch positionierter Frontspoiler angewendet wurden.

2.23 Ziel

- Das Signal für das Ende des Rennens wird auf der Linie angezeigt, sobald das führende Kart entweder die volle Renndistanz oder die größte Distanz während der für das Rennen geplanten Zeit zurückgelegt hat.
- Wenn das Ende des Rennensignals aus einem anderen Grund als dem in Artikel 2.21 A vorgesehenen gegeben wird, bevor das führende Kart die Anzahl der Runden oder die vorgeschriebene Zeit abgelaufen ist, gilt das Rennen als beendet, wenn das führende Kart die Linie zum letzten Mal vor dem Signal überquert hat. Wird das Signal zum Rennende aus irgendeinem Grund verzögert, gilt das Rennen als beendet, wenn unter normalen Bedingungen das Ende des Rennens ohne Verzögerung entschieden worden wäre.
- Nachdem die Fahrer das Signal erhalten haben welches das Ende des Rennens anzeigt, müssen alle Karts ohne unnötige Verzögerung **in moderater und konstanter Geschwindigkeit**, ohne Schleudern, ohne Anhalten und ohne Hilfe (mit Ausnahme, wenn erforderlich die der Streckenkommissare) auf der normalen Strecke direkt zum Parc Fermé fahren. Jedes klassierte Kart, das den Parc Fermé nicht auf eigene Faust erreichen kann, wird unter die ausschließliche Kontrolle der Streckenkommissare gestellt, die sicherstellen, dass das Kart in aller Regelmäßigkeit zum Parc Fermé gefahren wird.
- Damit eine Ankunft als gültig gilt, muss der Fahrer die Ziellinie sitzend am Steuer seines Kart überquert haben.

S'il n'est pas possible de donner un nouveau départ d'une course dans la phase finale, la moitié des points de championnat sera attribuée pour cette course.

Pas de procédure de nouveau départ:

75% OU PLUS DE LA DISTANCE PREVUE POUR LA COURSE (arrondie au nombre entier supérieur de tours)

La Course sera considérée comme terminée – le classement de la Course sera le classement au terme du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt de la Course aura été donné. Dans le cas d'une course dans la phase finale, l'intégralité des points de championnat sera attribuée pour cette course.

2.22 Reprise d'une course (Manche Qualificative ou Course de la phase finale)

Après une situation de suspension, le délai doit être aussi court que possible, et, dès que l'heure de la reprise sera connue, les Pilotes en seront informés. Dans tous les cas, un avertissement sera donné au minimum 10 minutes avant. Des panneaux seront présentés 10 minutes, 5 minutes, 3 minutes, 1 minute et 30 secondes avant la reprise. Chaque signal sera accompagné d'un avertissement sonore.

La Course ou la Manche sera reprise selon la procédure «SLOW» et l'Article 2.20 s'appliquera. La longueur de la nouvelle course sera égale à la différence entre le nombre de tours prévus et le nombre de tours accomplis. Les Pilotes ayant franchi la Ligne d'Arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été arrêtée seront admis à prendre le nouveau départ.

Les places lors de la reprise seront déterminées par l'ordre d'arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été suspendue après application des pénalités de carénage avant mal positionné.

2.23 Arrivée

- Le signal de fin de course sera donné sur la Ligne dès que le kart en tête de la course aura parcouru soit la distance intégrale prévue pour la course, soit la plus grande distance pendant la durée prévue de la course.
- Si le signal de fin de course est donné pour une raison autre que celles prévues à l'Article 2.21 A, avant que le kart de tête n'ait effectué le nombre de tours prévus ou que le temps prescrit ne soit écoulé, la course sera considérée comme terminée lorsque le kart de tête aura franchi la Ligne pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné. Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où, dans des conditions normales, la fin de course aurait été décidée s'il n'y avait pas eu de retard.
- Après avoir reçu le signal de fin de course, tous les karts devront aller directement au Parc Fermé, en empruntant le tracé normal de la piste **à la vitesse modérée et constante**, sans retard inutile, sans effectuer des dérapages, sans s'arrêter et sans assistance (à l'exception de celle des Commissaires de Piste si nécessaire). Tout kart classé se trouvant dans l'impossibilité de gagner le Parc Fermé par ses propres moyens sera placé sous le contrôle exclusif des Commissaires de Piste, qui veilleront à ce que le kart soit conduit au Parc Fermé en toute régularité.
- Pour qu'une arrivée soit jugée valable, tout Pilote devra avoir franchi la Ligne d'Arrivée assis au volant de son kart.

E. Im Falle eines Gleichstands auf der Ziellinie, von der Zeitnahme, von einem Fotofinish-System und / oder dem Bericht des Zielrichters (falls ernannt) festgestellt, richtet sich die Entscheidung nach der jeweils besten Runde, die die betroffenen Fahrer während des jeweiligen Rennens gefahren sind.

2.24 Vorfälle

Ein „Vorfall“ ist eine Tatsache oder eine Reihe von Tatsachen, an den einen mehrere Fahrer beteiligt sind (oder eine Handlung eines Fahrers, die den Sportkommissaren vom Renndirektor oder dem Rennteiler gemeldet oder von den Sportkommissaren notiert und dem Renndirektor oder dem Rennteiler zur Untersuchung gemeldet wird), - der/die:

- den Abbruch eines Rennens in der Anwendung des **Artikels 12** des Code provoziert haben;
- gegen die aktuellen Bestimmungen des Codes verstoßen haben;
- einen Frühstart/Fehlstart provoziert haben;
- von einer falschen Position gestartet (z. B. vor dem Pole Position Fahrer während eines fliegenden Starts) sind;
- die Flaggensignalisierung nicht beachtet haben;
- ein oder mehrere Karts ein Frühstart/Fehlstart provoziert haben;
- eine Kollision verursacht haben;
- einen anderen Fahrer von der Strecke gedrängt haben;
- die Frontspoiler des Karts in der falschen Position haben;
- ein legitimes Überholmanöver eines Fahrers rechtswidrig verhindert haben
- einen anderen Fahrer während eines Überholens behindert haben
- **die Briefing-Notizen nicht beachtet haben**
- **die Veranstaltungshinweise des Veranstaltungsleiters nicht beachtet haben;**
- **die Entscheidungen der Sportkommissare nicht befolgt haben.**

a) Es liegt in der Verantwortung der Sportkommissare zu entscheiden, ob einer oder mehrere Fahrer die an einem Vorfall beteiligt ist/sind die Rennstrecke verlassen darf.

b) Wenn ein Fahrer in einen Vorfall verwickelt ist und innerhalb von 30 Minuten nach Rennende von den Sportkommissaren informiert wurde, darf er die Rennstrecke nicht ohne deren Zustimmung verlassen.

c) Die Sportkommissare können jedes Video- oder elektronische System verwenden, das ihnen bei der Entscheidungsfindung hilft.

Die Sportkommissare müssen jedem Fahrer, der einen Vorfall verursacht hat, eine Zeitstrafe von 5 Sekunden auferlegen. Wenn der Vorfall während eines Qualifikationsrennens verursacht wird, müssen seine drei besten Zeiten, die er im betreffenden Qualifikationsrennen erzielt hat, annulliert werden. Abhängig von der Ernsthaftigkeit der Verstöße in Betracht der Tatsachen können die Sportkommissare jedoch anstelle der 5 Sekunden Strafe, Sanktionen unter den in der Sanktionsskala des Artikels 12.3 des Code vorgesehenen Sanktionen beschließen, es sei denn, die Straftat betrifft die falsche Position des Frontspoilers des Karts.

Zeitstrafen für Fehlstarts, einschließlich des Überholens nach der roten Linie in der Formationsrunde für den fliegenden Start, des Verlassens der Gänge während der Startprozedur und des Einnehmens einer irregulären Startposition, werden von den Sportkommissaren automatisch gegen den betreffenden Fahrer verhängt, ohne dass eine Anhörung erforderlich ist.

E. En cas d'ex æquo sur la Ligne d'Arrivée révélés par le chronométrage ou par un système de photo-finish (lequel prévaudra sur le chronométrage et/ou le rapport du Juge à l'Arrivée, si un tel Juge avait été nommé), les Pilotes à égalité seront départagés en fonction du meilleur tour enregistré par chacun d'eux lors de la course concernée.

2.24 Incidents

Un « Incident » signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs Pilotes (ou toute action d'un Pilote, rapportée aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve ou notés par les Commissaires Sportifs et rapportés au Directeur de Course ou au Directeur d'Épreuve pour enquête), qui a ou ont:

- provoqué l'arrêt d'une Course en application **de l'Article 12** du Code;
- violé les présentes Prescriptions ou le Code;
- pris un départ anticipé;
- pris le départ depuis une position incorrecte (par ex. devant le Pilote en pole position lors d'un départ lancé);
- violé la signalisation par drapeaux;
- fait prendre un faux départ à un ou plusieurs karts;
- causé une collision;
- fait quitter la piste à un Pilote;
- le carénage avant du kart dans la mauvaise position;
- illégalement empêché une manœuvre de dépassement légitime d'un Pilote;
- illégalement gêné un autre Pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.
- **n'ont pas respecté les Notes de Briefing**
- **n'ont pas respecté les Notes de l'Événement du Directeur d'Épreuve;**
- **n'ont pas respecté les décisions des Commissaires Sportifs.**

a) Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider si un ou des Pilote(s) est/sont mêlé(s) à un Incident; il(s) ne doit/vent pas quitter le circuit sans le consentement des Commissaires Sportifs.

b) Si un Pilote est impliqué dans un Incident et qu'il en a été informé par les Commissaires Sportifs dans les trente minutes suivant la fin de la Course, il ne doit pas quitter le circuit sans leur accord.

c) Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision.

Les Commissaires Sportifs doivent infliger une pénalité en temps de 5 secondes à tout Pilote ayant causé un Incident. Si l'Incident est causé au cours d'une séance d'Essais Qualificatifs, ils doivent procéder à l'annulation de ses trois meilleurs temps réalisés dans la séance concernée. Toutefois, en fonction de la gravité des infractions à la lumière des faits, les Commissaires Sportifs pourront décider, à la place de la pénalité en temps de 5 secondes, d'une sanction parmi celles prévues dans l'échelle des pénalités à l'Article 12.3 du Code, à moins que l'infraction ne concerne la position du carénage avant du kart.

Des pénalités en temps pour faux départ incluant le fait de doubler après la ligne rouge lors du tour de formation des départs lancés, de sortir des couloirs lors de la procédure de départ, d'occuper une position irrégulière sur la grille de départ, seront automatiquement infligées par les Commissaires Sportifs au Pilote concerné, sans qu'il soit nécessaire de procéder à une audition.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.24.1 Der Rennleiter muss jeden Fahrer, der einen Vorfall während eines Zeittrainings, eines Qualifikationslaufs und eines Rennens in der Finalphase verursacht hat, eine Zeitstrafe von 10 Sekunden verhängen. Diese Entscheidung kann nicht beanstandet werden

Abhängig von der Ernsthaftigkeit der Verstöße im Anbetracht der Tatsachen können die Sportkommissare jedoch zusätzliche Sanktionen unter den in der Sanktionsskala in Artikel 12.3 des Code vorgesehenen Sanktionen beschließen, es sei denn, die Straftat betrifft die Falsche Position des Frontspoilers des Karts.

2.25 Klassemente

- A. In seinem Zusatzreglement kann der Veranstalter Unterteilungen pro Kart Gruppen, pro Hubraum Gruppe, oder auch spezielle Klassemente basierend auf einem Leistungsindex, vorsehen.
- B. Die ASN des Veranstalters eines Wettbewerbs muss die Resultate an das Sekretariat der CIK-FIA in der Woche nach dem Wettbewerb übermitteln

Allgemeine ASS-Bestimmungen

2.25.B.a. Der Veranstalter eines Wettbewerbs muss die Resultate innerhalb einer Woche nach dem Wettbewerb an das Sekretariat ASS senden.

C. Mit dem Ziel, die Ausübung des Kartsports bei Wettbewerben zu vereinheitlichen, verwaltet die CIK-FIA das International Karting Ranking (das „IKR“). Das IKR ist ein computergestütztes Ranglistensystem, das allen Fahrern offen steht, die im Besitz einer Lizenz sind, die von einer von der FIA anerkannten ASN ausgestellt wurde, und die an einem Kart-Wettbewerb teilnehmen, der im Internationalen Sportkalender der FIA und/oder im nationalen Kalender der ASN eingetragen ist, und dessen Ergebnisse eine Gesamtfahrerwertung sowie Unterwertungen nach Nation, Geschlecht, Alter, Kategorien usw. ergeben. Der Wettbewerb muss von den betreffenden ASN genehmigt sein;

- der Wettbewerb und die Teilnehmer müssen die betreffenden Kategorien einhalten; und
- eine von der CIK-FIA genehmigten und/oder zugelassenen Ausrüstung verwenden.

Eine nicht vollständige Liste der Karting-Wettbewerbe ist auf der Website www.fiakarting.com zu finden und kann im Laufe des Jahres von der CIK-FIA geändert werden.

BERECHNUNG DER PUNKTE

Die Berechnung der Punkte erfolgt nach einer logarithmischen Regel, die die Position des Fahrers oder des Teams (Langstreckenrennen) in der Endwertung des Wettbewerbs sowie die Anzahl der in der Kategorie bei dem Wettbewerb angetretenen Fahrer und zwei Gewichtsfaktoren je nach verwendetem Material und dem Format des Wettbewerbs berücksichtigt. Alle Berechnungen werden dann automatisch vom Computersystem durchgeführt und die Ranglisten werden auf der Grundlage der neuen Ergebnisse, die von der CIK-FIA für Wettbewerbe, die im Zeitraum vom 1. Januar 00:00 bis zum Datum der letzten im Internationalen Sportkalender des laufenden Jahres eingetragenen Veranstaltung stattgefunden haben, registriert wurden, online gestellt und auf der Website www.fiakarting.com verfügbar gemacht. Innerhalb des angegebenen Zeitraums werden nur die 8 besten Ergebnisse pro Fahrer, die bei den im Internationalen Sportkalender der CIK-FIA eingetragenen Wettbewerben erzielt wurden, für die Erstellung des Internationalen Endklassaments be-

Prescriptions générales ASS

2.24.1 Le Directeur de course doit infliger une pénalité en temps de 10 secondes à tout pilote ayant causé un incident au cours d'essais chronométrés, des manches qualificatives et des courses de la phase finale. Cette décision n'est pas susceptible de réclamation.

Toutefois, en fonction de la gravité des infractions à la lumière des faits, les Commissaires sportifs pourront décider de toute sanction supplémentaire parmi celles prévues dans l'échelle des pénalités à l'article 12.3 du Code, à moins que l'infraction ne concerne la position du carénage avant du kart.

2.25 Classements

- A. L'Organisateur peut prévoir dans son Règlement Particulier des subdivisions par groupes de karts, des subdivisions par classes de cylindrée ou encore des classements spéciaux fondés sur un indice de performance.
- B. L'ASN de l'Organisateur d'une Compétition doit en envoyer les résultats au Secrétariat de la CIK-FIA dans la semaine qui suit la Compétition.

Prescriptions générales ASS

2.25.B.a L'organisateur d'une compétition doit en envoyer les résultats au Secrétariat de l'ASS dans la semaine qui suit la compétition.

C. Dans l'objectif d'uniformiser la pratique du Karting en compétition, la CIK-FIA administre le International Karting Ranking (l'« IKR »). L'IKR est un système de classement informatisé ouvert à tous les Pilotes détenteurs d'une licence délivrée par une ASN reconnue par la FIA et participant à compétition de Karting, inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA et/ou au calendrier national des ASN, dont les résultats génèrent un classement général Pilotes ainsi que des sous-classements par nation, sexe, âge, catégories, etc. La compétition doit être approuvée par les ASN concernées ;

- la compétition et les participants doivent respecter les catégories concernées ; et
- utiliser un équipement homologué et/ou agréé par la CIK-FIA.

Une liste non exhaustive des compétitions de Karting figure sur le site www.fiakarting.com et peut être modifiée en cours d'année par la CIK-FIA.

CALCUL DES POINTS

Le calcul des points est établi suivant une règle logarithmique qui tient compte de la position du Pilote ou de l'équipe (endurance) au classement de la finale de la Compétition ainsi que du nombre de Pilotes engagés dans la catégorie à la Compétition et de deux coefficients pondérateurs suivant le matériel utilisé et le format de la Compétition. Tous les calculs sont ensuite effectués automatiquement par le système informatique et les classements sont mis en ligne et disponibles sur le site www.fiakarting.com en fonction des nouveaux résultats enregistrés par la CIK-FIA pour les Compétitions qui se sont déroulées sur la période du 1er janvier 00:00 à la date de la dernière manifestation inscrite au Calendrier Sportif International de l'année en cours. Sur la période précisée, seuls les 8 meilleurs résultats par Pilote obtenus lors des Compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA seront retenus dans l'établissement du Classement Final International. Et seuls les 5 meilleurs résultats par Pilote obtenus lors de toutes autres

rücksichtigt. Und nur die fünf besten Ergebnisse pro Fahrer, die bei allen anderen zulässigen Veranstaltungen erzielt wurden, die im nationalen Kalender eines ASN enthalten sind, werden für die Erstellung der Nationalen Endwertung berücksichtigt.

BERÜCKSICHTIGTE WETTBEWERBE

Bei jeder Aktualisierung berücksichtigt das IKR für jeden Fahrer die acht besten Ergebnisse, die bei qualifizierten Veranstaltungen erzielt wurden, die im Internationalen Sportkalender der CIK-FIA eingetragen sind, und/oder die fünf besten Ergebnisse, die bei qualifizierten Veranstaltungen erzielt wurden, die im nationalen Kalender eines ASN eingetragen sind, dessen Endwertung spätestens am vorhergehenden Montag um 8.00 Uhr MEZ veröffentlicht wurde. Wenn die Endwertung eines qualifizierten Rennens nicht vor der Aktualisierung berücksichtigt werden konnte, wird ihre Berücksichtigung auf die nächste Aktualisierung verschoben. Die Anzahl der Teilnehmer an einem Wettbewerb wird durch die Anzahl der Fahrer definiert, die in den offiziellen Zeitnahmedokumenten des Zeittrainings der Kategorie aufgeführt sind. Ein Fahrer, der nicht am Zeittraining teilgenommen hat, aber in den offiziellen Unterlagen aufgeführt ist, würde ebenfalls gezählt werden.

Die Punktevergabe erfolgt auf der Grundlage des Ergebnisses des Finals des Wettbewerbs.

Der Sieger der Finalphase eines jeden Wettbewerbs erhält automatisch eine Anzahl von Punkten, die dem Rang des Wettbewerbs (siehe Tabelle unten) + der Anzahl der in der Kategorie angetretenen Fahrer entspricht.

Beispiel: Der Sieger der Weltmeisterschaft erhält automatisch 1000 Punkte + die Anzahl der Teilnehmer in der Kategorie (z.B.: Sieger eines Wettbewerbs mit 80 Teilnehmern = 1080 Punkte für den Ersten).

Nach der logarithmischen Regel erhält der Letzte des Finales eine Anzahl von Punkten, die automatisch im Verhältnis zur Anzahl der Teilnehmer berechnet wird. Im Falle einer geringeren Anzahl von Teilnehmern als der Anzahl der Plätze im Finale, erhält der Letzte des Finales immer die Anzahl von Punkten, die der Anzahl der Teilnehmer + 1 Punkt entspricht (z.B.: 19 Teilnehmer im Zeittraining = 20 Punkte für den Fahrer, der den letzten Platz im Finale belegt).

Stufen Internationale Wettbewerbe	Punkte
Kart Weltmeisterschaft	1000
FIA Kart Weltcup	900
Continental FIA Kart Meisterschaft (z.B. Europa, Südamerika)	850
FIA Karting Pokale & Trophäen (z.B. Trophy Akademie, Regionale Pokale, KZZ Master)	800
Meisterschaft, Pokal, Trophäe, Challenge oder Internationale Serie, organisiert durch einen Promoter, gemäss Techn. Reglement FIA (ex. WSK)	770
Meisterschaft, Pokal, Trophäe, Challenge und Internationale Serie* (z.B. Rotax Challenge, X30 Series)	650

Epreuves Eligibles inscrites au calendrier national d'une ASN seront retenus dans l'établissement du Classement Final National.

COMPÉTITIONS PRISES EN COMPTE

Lors de chaque mise à jour, l'IKR prend en considération, pour chaque Pilote, les 8 meilleurs résultats obtenus lors des Epreuves Eligibles inscrites au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA et/ou les 5 meilleurs résultats obtenus lors des Epreuves Eligibles inscrites au calendrier national d'une ASN dont le Classement Final a été publié au plus tard le lundi précédent à 8h00 CET. Si le Classement Final d'une Epreuve Eligible n'a pas pu être pris en compte avant la mise à jour, sa prise en compte est reportée à la mise à jour suivante. Le nombre de participants à une Compétition est celui défini par le nombre de Pilotes figurant sur les documents de chronométrage officiel des essais chronométrés de la catégorie. Un Pilote n'ayant pas pris part aux essais chronométrés mais figurant dans le document officiel serait aussi pris en compte. L'attribution des points est établie sur la base du résultat de la finale de la Compétition.

Le vainqueur de la phase finale de chacune des Compétitions marquera automatiquement un nombre de points correspondant au grade de la Compétition (cf. tableau ci-dessous) + le nombre de Pilotes engagés dans la catégorie.

Ex. : Le vainqueur du Championnat du Monde marquera automatiquement 1000 points + le nombre de participants engagés dans la catégorie (ex.: vainqueur d'une Compétition de 80 engagés = 1080 points au 1er).

Suivant la règle logarithmique, le dernier de la finale marquera un nombre de points calculé automatiquement en proportion du nombre d'engagés. Dans le cas d'un nombre d'engagés inférieur au nombre de place en finale, le dernier de la finale marquera toujours le nombre de points équivalent au nombre d'engagés + 1 point (ex. : 19 engagés aux essais chronométrés = 20 points pour le Pilote terminant dernier de la finale).

Grades Compétitions Internationales	Points
Championnat du Monde Karting	1000
Coupe du Monde FIA Karting	900
Championnat Continental FIA Karting (ex. Européen, Sud Américain)	850
Coupe & Trophée FIA Karting (ex. Trophée Académie, Coupes Régionales, KZZ Master)	800
Championnat, Coupe, Trophée, Challenge ou Série International, organisés par un Promoteur sous Règlement Technique FIA (ex. WSK)	770
Championnat, Coupe Trophée, Challenge et Séries International* (ex. Rotax Challenge, X30 Series)	650

Stufen Nationale Wettbewerbe	Punkte
Meisterschaft, Pokal, Trophäe, Challenge oder Regionale Serie im Rahmen des ASN Development Series Konzept, organisiert durch die ASN/den Promoter unter Techn. Reglement FIA	700
Meisterschaft, Pokal, Trophäe, Challenge oder Regionale Serie im Rahmen des ASN Development Series Konzept, organisiert durch die ASN/den Promoter ohne FIA Reglement	600
Nationale Meisterschaft organisiert durch die ASN/den Promoter unter Technik Reglement FIA (Mini-OK-OK N-KZ2-KZ2 Master)	650
Meisterschaft, Pokal, Trophäe, Challenge oder Nationale Serie ohne FIA Reglement	550
Meisterschaft, Pokal, Trophäe, Challenge oder Lokale Serie unter Technik Reglement FIA	450
Meisterschaft, Pokal, Trophäe, Challenge oder Lokale Serie ohne Technik Reglement FIA	400
Meisterschaft, Pokal, Trophäe, Challenge oder Lokale Serie organisiert durch die ASN/den Promoter mit Material der gemäss Klasse 4	300

*Um in der Liste der abgestuften Wettbewerbe berücksichtigt zu werden, müssen Wettbewerbe, bei denen mehr als fünf verschiedene Nationalitäten unter den im Wettbewerb des Vorjahres angetretenen Fahrern vertreten waren, im Internationalen Karting-Sportkalender des laufenden Jahres eingetragen sein. Die logarithmische Regel wird durch zwei Gewichtungskoeffizienten ergänzt. Der erste Koeffizient richtet sich nach dem verwendeten Material, wie unten angegeben und in der Tabelle CLASS IKR definiert:

KLASSE 1: Alle Karts, die den technischen Reglements der CIK-FIA der Gruppen 1 und 2 (KZ-KZ2-OK-OKN-OKJ) entsprechen. Alle von der CIK-FIA zugelassenen Reifen der Gruppen 1 und 2.
KLASSE 2: Alle Chassis der Gruppe 2 mit einer CIK-FIA-Homologation. Alle TAG-Motoren (anerkannt durch das Technische Reglement der CIK-FIA). Alle Reifen mit CIK-FIA-Homologation der Gruppen 1 und 2.

KLASSE 3: Alle Karts, die den Technischen Reglements der CIK-FIA für die Gruppe 3 entsprechen (Mini) Alle von der CIK-FIA zugelassenen Reifen der Gruppe 3.

KLASSE 4: Alle Chassis, die dem Artikel 16 des CIK-FIA Zulassungsreglements entsprechen. Alle Motoren gemäß Artikel 15 des CIK-FIA-Agrément-Reglements.

IKR Klasse	Koeff
Klasse 1 (CIK-FIA homologiert)*	0.5
Klasse 2 (z.B. Markenpokale)	0.45
Klasse 3 (Mini)	0.5
Klasse 4 (Freizeit)	0.4
*Chassis-Motor-Reifen CIK FIA homologiert	

Grades Compétitions Nationales	Points
Championnat, Coupe, Trophée, Challenge ou Séries Regional dans le cadre du concept ASN Development Series organisés par l'ASN/le Promoteur sous Règlement Technique FIA	700
Championnat, Coupe, Trophée, Challenge ou Séries Regional dans le cadre du concept ASN Development Series organisés par l'ASN/le Promoteur sans Règlement FIA	600
Championnat Nationaux organisés par l'ASN/le Promoteur sous Règlement Technique FIA (Mini-OK-OK N-KZ2-KZ2 Master)	650
Championnat, Coupe, Trophée, Challenge ou Séries National sans règlement FIA	550
Championnat, Coupe, Trophée, Challenge ou Séries Local sous Règlement Technique FIA	450
Championnat, Coupe, Trophée, Challenge ou Séries Local sans Règlement Technique FIA	400
Championnat, Coupe, Trophée, Challenge ou Séries Local organisés par l'ASN/le Promoteur avec matériel correspondant à la Classe 4	300

*Pour être prise en considération dans la liste des Compétitions gradées, les Compétitions ayant accueilli plus de 5 nationalités différentes parmi les Pilotes engagés dans la Compétition de l'année précédente doivent être inscrites au Calendrier Sportif International Karting de l'année en cours. Deux coefficients pondérateurs viennent s'ajouter à la règle logarithmique. Un 1er coefficient suivant le matériel utilisé tel que précisé ci-dessous et défini dans le tableau CLASS IKR :

CLASSE 1 : Tous les karts conformes aux règlements techniques CIK-FIA des Groupes 1 et 2 (KZ-KZ2-OK-OKN-OKJ) Tous les pneus homologués CIK-FIA des Groupes 1 et 2.

CLASSE 2 : Tous les châssis du Groupe 2 avec une homologation CIK-FIA. Tous les moteurs TAG (reconnus par le Règlement Technique CIK-FIA). Tous les pneus homologués CIK-FIA des Groupes 1 et 2.

CLASSE 3 : Tous les karts conformes aux règlements techniques CIK-FIA du Groupe 3 (Mini) Tous les pneus homologués CIK-FIA du Groupe 3.

CLASSE 4: Tous les châssis conformes à l'Article 16 du Règlement d'Agrément de la CIK-FIA. Tous les moteurs conformément à l'Article 15 du Règlement d'Agrément de la CIK-FIA.

Classe IKR	Coeff
Classe 1 (Homologué CIK-FIA)*	0.5
Classe 2 (ex. : Coupe de marque)	0.45
Classe 3 (Mini)	0.5
Classe 4 (Loisirs)	0.4
*Châssis-Moteur-Pneu homologué CIK-FIA	

Ein 2. Koeffizient, der dem Format des Wettkampfs entspricht, wie in der folgenden Tabelle definiert WETTKAMPFFORMAT.

Wettbewerbsformat	Koeff
Arrive & Drive concept Sprint	0.5
Arrive & Drive concept Slalom	0.5
Arrive & Drive concept Endurance	0.5
Sprint	0.45
Endurance	0.4

Ein Punkte-Simulator ist auf der Website der CIK-FIA verfügbar.

AUFGABE UND DISQUALIFIKATION WÄHREND DES FINALES
 Im Falle eines Abbruchs während des Finales erhält der Fahrer automatisch eine Anzahl von Punkten, die proportional nach der gleichen logarithmischen Regel berechnet werden. Im Falle einer Disqualifikation vom Finale erhält der Fahrer keine Punkte.

BERÜCKSICHTIGTE WETTBEWERBE

Bei jeder Aktualisierung berücksichtigt das IKR für jeden Fahrer die acht besten Ergebnisse, die er bei teilnahmeberechtigten Veranstaltungen erzielt hat, deren Endstand spätestens am vorhergehenden Montag um 8.00 Uhr MEZ veröffentlicht wurde. Wenn die Endwertung eines qualifizierten Rennens vor der Aktualisierung nicht berücksichtigt werden konnte, wird die Berücksichtigung auf die nächste Aktualisierung verschoben.

ÄNDERUNG DER WERTUNG EINES WETTKAMPFES

Im Falle einer Änderung der Endwertung eines Wettkampfs (Beispiele: Herabstufung, Ergebnis einer Berufung usw.) werden die Punkte unter Berücksichtigung der Änderung neu berechnet und bei der nächsten Aktualisierung des IKR berücksichtigt.

AKTUALISIERUNG

Das IKR wird jeden Mittwoch um 18.00 Uhr MEZ auf der Website www.fiakarting.com aktualisiert.

EX AEUQUO

Bei der Erstellung des IKR werden Fahrer mit exakt der gleichen Punktzahl anhand der höchsten Punktzahl, die sie bei einer teilnahmeberechtigten Veranstaltung erzielt haben, dann anhand der zweithöchsten Punktzahl und so weiter ermittelt. Es werden nur teilnahmeberechtigte Veranstaltungen berücksichtigt. Wenn es immer noch nicht möglich ist, eine Entscheidung zwischen den betroffenen Fahrern zu treffen, erhalten sie die gleiche Platzierung und die nachfolgenden Fahrer behalten ihre ursprüngliche Platzierung (Beispiel: Wenn zwei Fahrer den geteilten 17. Platz belegen, wird der nachfolgende Fahrer auf Platz 19 gewertet).

FEHLER

Jede Person kann einen Fehler bei der Punktevergabe oder der Berechnung des IKR mithilfe des auf der Website www.fiakarting.com verfügbaren Formulars melden. Wenn der Fehler nach einer Untersuchung bestätigt wird, werden die Punkte für den Wettbewerb neu berechnet und bei der nächsten Aktualisierung des IKR berücksichtigt.

Un 2nd coefficient correspondant au format de la Compétition tel que défini dans le tableau ci-dessous FORMAT DE LA COMPÉTITION.

Format de la compétition	Coeff
Arrive & Drive concept Sprint	0.5
Arrive & Drive concept Slalom	0.5
Arrive & Drive concept Endurance	0.5
Sprint	0.45
Endurance	0.4

Un simulateur de points est disponible sur le site de la CIK-FIA.

ABANDON ET DISQUALIFIKATION DURANT LA FINALE
 En cas d'abandon durant la finale, le Pilote marquera automatiquement un nombre de points calculés proportionnellement selon la même règle logarithmique. En cas de disqualification de la finale, le Pilote ne marquera aucun point.

EPREUVES PRISES EN COMPTE

Lors de chaque mise à jour, l'IKR prend en considération, pour chaque Pilote, les 8 meilleurs résultats obtenus lors des Epreuves Eligibles dont le Classement Final a été publié au plus tard le lundi précédent à 8h00 CET. Si le Classement Final d'une Epreuve Eligible n'a pas pu être pris en compte avant la mise à jour, sa prise en compte est reportée à la mise à jour suivante.

MODIFICATION DU CLASSEMENT D'UNE EPREUVE

En cas de modification du Classement Final d'une Compétition (exemples : déclassement, résultat d'un appel, etc.), les points sont recalculés en tenant compte de l'amendement et pris en compte lors de la mise à jour suivante de l'IKR.

MISE À JOUR

L'IKR est mis à jour chaque mercredi à 18h00 CET sur le site internet www.fiakarting.com.

EX AEUQUO

Lors de l'établissement de l'IKR, les Pilotes totalisant exactement le même nombre de points sont départagés en fonction du plus grand nombre de points marqués lors d'une Epreuve Eligible, puis du deuxième plus grand nombre de points, et ainsi de suite. Seules les Epreuves Eligibles sont prises en compte. S'il n'est toujours pas possible de départager les Pilotes concernés, ils obtiennent le même classement et les Pilotes suivants conservent leur classement d'origine (exemple : si deux Pilotes occupent la 17ème place ex aequo, le Pilote suivant est classé 19ème).

ERREUR

Toute personne peut signaler une erreur dans l'attribution des points ou le calcul du IKR, au moyen du formulaire disponible sur le site www.fiakarting.com. Si l'erreur est confirmée après enquête, les points de la Compétition seront recalculés et pris en compte lors de la mise à jour suivante de l'IKR.

ÄNDERUNGEN DER FORMEL UND DER KOEFFIZIENTEN

Die Berechnungsformel, die Koeffizienten und alle anderen Kriterien können jedes Jahr von der CIK-FIA überarbeitet werden. Die neuen Parameter treten am 1. Januar jedes auf die Entscheidung folgenden Jahres in Kraft. Zuvor vergebene Punkte werden nicht rückwirkend geändert.

RECHT AUF RÜCKTRITT

Jeder Fahrer kann beantragen, nicht mehr im IKR aufgeführt zu werden. Hierzu muss er sich per E-Mail an die FIA Karting-Abteilung unter cik@fia.com wenden. Die Punkte werden weiterhin normal vergeben, der Fahrer wird jedoch nicht in der Veröffentlichung der Rangliste erscheinen.

2.26 Proteste und Rekurse

Die Ausschreibung muss alle erforderlichen Angaben zur Höhe der von der ASN festgelegten Protest und/oder Rekurs Gebühren enthalten.

2.27 Anwendung und Auslegung allgemeine Vorschriften

Bei Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Auslegung dieser Vorschriften ist nur die ASN des Veranstalters befugt, unbeschadet des Rechts auf Berufung gemäß dem Code eine Entscheidung zu treffen.

2.28 Faire und unparteiische Medienberichterstattung über den Wettbewerb

Der Veranstalter eines Wettbewerbs muss sicherstellen, dass die Person, die zur Nutzung der Übertragungsrechte befugt ist, dafür sorgt, dass der Wettbewerb auf faire und unparteiische Weise abgedeckt wird und dass die Ergebnisse des Wettbewerbs nicht verfälscht werden.

MODIFICATIONS DE LA FORMULE ET DES COEFFICIENTS

La formule de calcul, les coefficients et tout autre critère peuvent être révisés chaque année par la CIK-FIA. Les nouveaux paramètres entrent en vigueur au 1er janvier de chaque année suivant la décision. Les points précédemment attribués ne sont pas modifiés rétroactivement.

DROIT DE RETRAIT

Tout Pilote peut demander à ne pas figurer dans l'IKR. Pour cela, il doit contacter le Département Karting de la FIA par e-mail à l'adresse cik@fia.com. Les points continueront à être attribués normalement, mais le Pilote n'apparaîtra pas dans la publication du classement.

2.26 Réclamations et Appels

Le Règlement Particulier doit comprendre tous les renseignements nécessaires concernant le montant des droits de réclamation ou d'appel fixés par l'ASN.

2.27 Application et interprétation des Prescriptions Générales

En cas de différend relatif à l'interprétation des présentes Prescriptions, seule l'ASN de l'Organisateur est qualifiée pour prendre une décision, sans préjudice du droit d'appel, conformément au Code.

2.28 Couverture médias équitable et impartiale de la Compétition

L'Organisateur d'une Compétition devra s'assurer que la personne habilitée à exploiter les droits de retransmission fera en sorte que la Compétition soit couverte de façon équitable et impartiale et que les résultats de cette dernière ne soient pas déformés.

**IV - B STANDARDREGLEMENT FÜR KARTRENNEN /
RÈGLEMENT STANDARD POUR COURSES DE KARTING****I PROVVISORISCHES PROGRAMM (BEISPIEL)**

xx.xx.xxxx	24.00 h	Nennschluss (Poststempel)
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Administrative Registrierung
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Technische Registrierung
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Transponder Ausgabe
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Briefing
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Offizielles Freies Training
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Zeittfahren
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Rennläufe
	00.00 h	Siegerehrung / Offizielle Preisverteilung

Der definitive Zeitplan wird den angemeldeten Fahrern mit den «letzten Weisungen» nach Nennschluss zugestellt, und am offiziellen Anschlagbrett veröffentlicht.

II ORGANISATION**ART. 1 ALLGEMEINES**

1.1 Der/Die veranstaltet am das Kartrennen

1.2 Die vorliegende Ausschreibung wurde durch die NSK der ASS unter Reg.-Nr. genehmigt.

1.3 Die Veranstaltung ist im/in folgenden Sportkalender(n) eingetragen:

ART. 2 ORGANISATIONSKOMITEE, SEKRETARIAT, OFFIZIELLE

2.1 Für das Organisationskomitee zeichnet als Präsident (Name, Vorname, Adresse, Telefonnummer, Email):

2.2 Die Adresse des Sekretariates lautet wie folgt: bis am (Adresse, Telefon, Fax, Email) ab (Adresse, Telefon, Fax, Email)

2.3 Rennleiter (inkl. Tel.-Nr., Email)

Starter.....
Rennsekretär.....
Sportkommissare
Technische Kommissare
Zeitnahme / Auswertung
JURY = Sportkommissare

Mit Ausnahme der Sportkommissare, sind alle namentlich benannten Offiziellen dieser Ausschreibung und Inhaber einer offiziellen Lizenz, Sachrichter.

ART. 3 OFFIZIELLES ANSCHLAGBRETT

Alle offiziellen Mitteilungen und Beschlüsse der Rennleitung und/oder der Sportkommissare werden am/an folgenden Ort(en) angeschlagen:

Die für die Protestfrist gültigen Resultate werden angeschlagen:

I PROGRAMME PROVISOIRE (EXEMPLE)

xx.xx.xxxx	24.00 h	Clôture des inscriptions (timbre postal)
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Vérifications administratives
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Vérifications techniques
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Distribution des transpondeurs
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Briefing
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Essais libres officiels
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Essais chronométrés
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Manches de course
	00.00 h	Cérémonie officielle de la remise des prix

Le programme définitif sera transmis aux pilotes inscrits avec les «dernières instructions», après la clôture des inscriptions, et publié au tableau d'affichage officiel.

II ORGANISATION**ART. 1 GÉNÉRALITÉS**

1.1 Le/La organise le la course de karting

1.2 Le présent règlement particulier a été approuvé par la CSN de l'ASS sous le visa N°

1.3 La manifestation est inscrite au(x) calendrier(s) suivant(s):

ART. 2 COMITÉ D'ORGANISATION, SEKRETARIAT, OFFIZIELLE

2.1 Le Président du Comité d'organisation est (nom, prénom, adresse, téléphone, e-mail):

2.2 L'adresse du secrétariat est la suivante: jusqu'au (adresse, téléphone, téléfax, e-mail) dès le (adresse, téléphone, téléfax, e-mail)

2.3 Directeur de course (incl. no téléphone, e-mail)

Starter.....
Secrétaire de l'épreuve
Commissaires Sportifs
Commissaires Techniques
Chronométrage / Classements.....
JURY = Commissaires Sportifs

À l'exception des Commissaires Sportifs, tous les officiels nominativement désignés au Règlement particulier et titulaires d'une licence officielle sont Juges de fait.

ART. 3 PANNEAU D'AFFICHAGE OFFICIEL

Toutes les communications et décisions de la Direction de course et/ou des Commissaires Sportifs seront affichées à/aux l'endroit(s) suivant(s):

Les résultats valables pour le délai de réclamation seront affichés:

III ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**ART. 4 VERANSTALTUNGS-GRUNDLAGEN**

4.1 Die Veranstaltung wird in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz der FIA und seinen Anhängen, dem Nationalen Sportreglement der ASS, dem Verhaltenscode auf Kartstrecken, dem Technischem Reglement (Kapitel VI SKJ) den Allgemeinen Bestimmungen (Kapitel IV.1 SKJ), des Schweizer Kartsport Jahrbuchs, dem Standardreglement für Kartrennen und der Ausschreibung durchgeführt.

4.2 Alle an der Meisterschaft teilnehmenden Fahrer, Bewerber und Offiziellen verpflichten sich, im eigenen Namen und im Namen ihrer Angestellten und Vertreter, alle Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes der FIA, dem Nationalen Sportreglement der ASS, dem Verhaltenscode auf Kartstrecken, dem Technischem Reglement (Kapitel VI SKJ) den Allgemeinen Bestimmungen (Kapitel IV.1 SKJ), des Schweizer Kartsport Jahrbuchs, des Standardreglement für Kartrennen und der Ausschreibung einzuhalten. Bei Nichtbeachtung dieser Bestimmungen kann jeder Person oder Vereinigung, die einen Wettbewerb organisiert oder an diesem teilnimmt, die ihr ausgesetzte Lizenz entzogen werden, einschließlich des Verlustes des Versicherungsschutzes.

4.3 Mit ihrer Nennung verpflichten sich die Teilnehmer, die obgenannten Vorschriften zu befolgen und verzichten, unter Androhung der Disqualifikation, auf jeglichen Rekurs vor Schiedsrichtern oder Gerichten, die nicht im Internationalen Sportgesetz der FIA oder im Nationalen Sportreglement der ASS vorgesehen sind.

4.4 Die Bewerber müssen sicherstellen, dass ihre Karts während der gesamten Dauer des Trainings und Rennen den Konformitäts- und Sicherheitsbedingungen entsprechen.

4.5 Die Vorführung eines Karts bei der technischen Abnahme gilt als implizite Konformitätserklärung.

4.6 Alkohol (Ethanol) ist im Motorsport und Kartsport verboten.

Der Nachweis erfolgt durch Ethylometrie und / oder Blutanalyse. Die zugelassene Grenze entspricht einer Blutalkoholkonzentration von 0,10 g / l.

4.7 Jeder ist dafür verantwortlich, keine Abfälle im Fahrerlager liegen zu lassen. Jeder Teilnehmer ist für die Entsorgung der Reifen verantwortlich. Es ist verboten, sie mit anderen Abfällen zu entsorgen. Verstöße werden mit einer Geldstrafe von CHF 500.- pro Fahrer / Team geahndet

4.8 Die Veranstaltung zählt für folgende Meisterschaften, Cups und Trophäen:

ART. 5 STRECKE

Das Kartrennen wird auf der Strecke durchgeführt. Die Streckenlänge beträgt m / Streckenbreite m.

Es wird im Uhrzeigersinn / gegen den Uhrzeigersinn gefahren.

ART. 6 ZUGELASSENE KARTS UND KATEGORIEN

6.1 Zugelassen sind alle Karts, welche den Vorschriften der CIK-FIA und den Bestimmungen der NSK sowie ggf. den spezifischen Bestimmungen der betreffenden Serie(n) entsprechen

III DISPOSITIONS GENERALES**ART. 4 BASES DE L'ÉPREUVE**

4.1 L'épreuve sera disputée conformément aux dispositions du Code Sportif International de la FIA et à ses annexes et du Règlement Sportif National de l'ASS, du Code de conduite sur circuits de karting, du Règlement technique (chap. VI AKS), des Prescriptions générales (chap. IV.1 AKS), de l'Annuaire Karting Suisse, du Règlement standard pour courses de karting et du Règlement particulier de la compétition

4.2 Tous les pilotes, concurrents et officiels participant à l'épreuve s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International de la FIA et du Règlement Sportif National de l'ASS, du Code de conduite sur circuits de karting, du Règlement technique (chap. VI AKS), des Prescriptions générales (chap. IV.1 AKS), de l'Annuaire Karting Suisse, du Règlement standard pour courses de karting et du Règlement particulier de la compétition. À défaut de respecter ces dispositions, toute personne ou groupement organisant une Compétition ou y prenant part peut perdre le bénéfice de la Licence qui lui a été attribuée, y compris la perte de la couverture d'assurance.

4.3 Du fait de leur engagement, les participants s'engagent à se soumettre aux dispositions ci-dessus et renoncent, sous peine de disqualification, à tout recours devant arbitres ou tribunaux non prévus dans le Code Sportif International de la FIA ou dans le Règlement Sportif National de l'ASS.

4.4 Les concurrents doivent assurer que leurs karts respectent les conditions de conformité et de sécurité pendant toute la durée de la compétition.

4.5 La présentation d'un kart aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

4.6 L'alcool (éthanol) est interdit en compétition dans le sport automobile et karting.

La détection sera effectuée par éthylométrie et/ou analyse sanguine. Le seuil de violation est équivalent à une concentration sanguine d'alcool de 0.10 g/l.

4.7 Chacun est responsable de ne laisser aucun déchet dans le paddock. Chaque participant est responsable de l'élimination des pneumatiques. Il est interdit de les jeter avec les autres déchets. Les infractions seront sanctionnées d'une amende de CHF 500.- par pilote/team.

4.8 La manifestation compte pour les championnats, coupes et trophées suivants:

ART. 5 PARCOURS

L'épreuve de Karting se déroulera sur la piste

La longueur de la piste est de m / Largeur de la piste m.

Le circuit sera parcouru dans le sens / sens contraire des aiguilles d'une montre.

ART. 6 KARTS ET CATÉGORIES ADMIS

6.1 Sont admis à participer tous les karts répondant aux prescriptions de la CIK-FIA et aux dispositions de la CSN, ainsi que, le cas échéant, aux dispositions spécifiques de la (des) série(s) correspondante(s):

6.2 Bei weniger als 8 Anmeldungen einer Kategorie kann diese vom Veranstalter abgesagt, oder mit einer anderen Kategorie kombiniert werden.

6.3 Das Kombinieren von zwei (oder mehr) verschiedenen Kategorien von Karts kann akzeptiert werden, wenn die Mindestanzahl von Fahrern (8 pro Kategorie) nicht erreicht wurde. Die Mindestanzahl an Fahrern für die Zusammensetzung muss 8 betragen. Die leistungsstärkste Kategorie startet gemäß den geltenden Bestimmungen an der Spitze der Startaufstellung für die Rennläufe (Race 1, Race 2 und Finale). Bei Eintreffen des Finales wird eine separate Wertung vorgenommen. In keinem Fall dürfen die Kategorien Junior und Senior kombiniert werden.

ART. 7 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN

7.1 Alle Karts haben den technischen Anforderungen der NSK und den Bestimmungen der CIK-FIA bzw. den Bestimmungen der entsprechenden Serie zu entsprechen.

7.2 Jeder Kart, welcher die Sicherheitsvorschriften nicht erfüllt oder nicht Reglements konform ist, wird nicht zugelassen bzw. von der Veranstaltung disqualifiziert.

7.3 Das Kart muss zu jeder Zeit, während des Trainings, Zeittrainings und der Rennläufe in betriebsfähigem Zustand sein. Fahrer die nicht in betriebsfähigem Zustand sind, werden mit der schwarzen Flagge mit oranger Scheibe und der Startnummer (siehe Art.2.15 der allgemeinen Bestimmungen) aus dem Rennen genommen.

7.4 Jegliche chemische oder mechanische Behandlung der Reifen ist verboten. Es ist jedoch erlaubt, sofern nötig, fremde Gegenstände mittels Werkzeuge von den Reifen zu entfernen

7.5 Der Treibstoff darf ausschliesslich aus einem Gemisch von handelsüblichem, bleifreiem Kraftstoff und einem CIK-FIA homologierten Öl bestehen. Sofern nicht ausdrücklich geregelt, ist die Treibstoffversorgung uneingeschränkt. Der Veranstalter kann jedoch einen ausschliesslichen Lieferanten benennen oder die Versorgung von einer Tankstelle aus zwingend vorsehen.

7.6 Jedes System von Telemetrie ist untersagt.

7.7 Datenerfassung: System, mit Speicher oder ohne, darf nur das Lesen unterstützen: der Motordrehzahl, von zwei Temperaturangaben, einer Radgeschwindigkeit, eines Beschleunigungsmessers X/Y und den Rundenzeit.

ART. 8 SICHERHEITSAUSRÜSTUNG DER FAHRER

8.1 Bei Trainings- und Rennläufen muss der Fahrer einen ordnungsgemäss festgemachten Sturzhelm, geschlossene Handschuhe sowie einen wirksamen und unzerbrechlichen Augenschutz (Gesichtsvisor) tragen. Die Bekleidung muss ein CIK/FIA anerkannten Overall sein und den ganzen Körper einschliesslich Arme und Beine bedecken. Die CIK/FIA Homologationsetikette/-Sticker muss sichtbar hinten am Kragen aussen vorhanden sein.

8.2 Es sind nur Schutzhelme zu verwenden, die der CIK-FIA Homologation entsprechen. Die entsprechende Etikette muss vorhanden sein (siehe Tabelle Seite:

8.3 Die Schuhe müssen halbhoch sein und den Knöchel bedecken. Insbesondere für die Kategorien Puffo, Mini und Super Mini ist das Tragen einer Halskrause sowie eines Rücken- und Brustschutzes obligatorisch. Allen anderen Fahrern wird empfohlen einen Rücken- und Brustschutz sowie eine Halskrause zu verwenden (Die Halskrause darf nicht abgeändert werden).

6.2 Si le nombre d'inscriptions dans une catégorie est inférieur à 8, celle-ci pourra être annulée par l'organisateur ou jumelée avec une autre catégorie.

6.3 Le jumelage de deux (ou plusieurs) catégories de karts différents peut être admis lorsque le nombre minimum de pilotes (8 par catégorie) n'a pas été atteint. Le nombre minimum de pilotes au jumelage devra être de 8.

La catégorie la plus puissante, dans le respect des règlements en vigueur, partira en tête sur la grille de départ pour les manches de course (Race 1, Race 2 et finale). À l'arrivée de la finale, il sera procédé à un classement séparé. En aucun cas, les catégories Junior et Senior ne pourront être jumelées.

ART. 7 DISPOSITIONS TECHNIQUES

7.1 Tous les karts doivent être conformes aux dispositions de la CSN et aux dispositions de la CIK-FIA resp. aux dispositions de la série correspondante.

7.2 Chaque kart n'offrant pas un caractère de sécurité suffisant ou non conforme aux règlements en vigueur sera refusé, resp. disqualifié de la compétition.

7.3 Le kart doit être en parfait état de marche en tout temps, pendant les essais, les essais chronométrés et les manches de course. Les pilotes avec des karts qui ne sont pas en parfait état de marche seront écartés de la manche avec le drapeau noir à disque orange accompagné du numéro de départ (voir art. 2.15.e des Prescriptions générales).

7.4 Tout traitement chimique ou mécanique des pneumatiques est interdit. Il est toutefois permis d'enlever tout corps étranger sur le pneu d'origine, si nécessaire au moyen d'outils.

7.5 Le carburant doit être constitué exclusivement d'un mélange d'essence sans plomb disponible dans le commerce et d'huile selon la liste de lubrifiants agréée par la CIK-FIA. Sauf réglementation particulière, l'approvisionnement en carburant est libre. L'organisateur pourra toutefois désigner un fournisseur exclusif ou prévoir un approvisionnement obligatoire auprès d'une station d'essence.

7.6 Tout système de télémétrie est formellement interdit.

7.7 Saisie de données: Le système, avec ou sans mémoire, peut seulement permettre la lecture: du régime moteur, de deux indications de température, d'une vitesse de roue, d'un accéléromètre X/Y et du temps au tour.

ART. 8 ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DES PILOTES

8.1 Lors des essais et des manches de course, le pilote doit porter un casque en bon état et dûment attaché, des gants fermés, une protection pour les yeux efficace et incassable (visière pour le visage). La combinaison doit être homologuée par la CIK/FIA et couvrir tout le corps, y compris les bras et les jambes. L'étiquette/broderie d'homologation CIK/FIA doit figurer visiblement à l'arrière du col.

8.2 Seuls peuvent être portés les casques homologués par la CIK-FIA. L'étiquette correspondante doit être présente (voir tableau ...).

8.3 Les chaussures doivent être montantes et couvrir les chevilles. Pour les catégories Puffo, Mini et Super Mini, il est obligatoire de porter une minerve, ainsi qu'une protection du dos et de la poitrine. Pour tous les autres pilotes, l'utilisation d'une protection de la poitrine et du dos ainsi qu'une minerve est recommandée (la minerve ne doit en aucun cas être modifiée).

ART. 9 ZUGELASSENE BEWERBER UND FAHRER

9.1 Zugelassen sind alle natürlichen oder juristischen Personen, die im Besitz einer für das laufende Jahr gültigen Lizenz sind.

9.2 Der Fahrer muss im Besitze einer für das laufende Jahr gültigen Fahrerlizenzfür die betreffende Kategorie sein .

9.3 Ausländische Bewerber und Fahrer müssen eine schriftliche Startbewilligung ihrer ASN, die die Lizenz ausgestellt hat, besitzen. (art.2.3.7 CSI et art. 3.9.4.a CSI).

ART. 10 NENNUNGEN

10.1 Nennungen werden ab Veröffentlichung der Ausschreibung entgegengenommen. Sie sind mittels offizieller Anmeldeformulars an folgende Adresse zu richten:.....

Nennschluss: à 24h00 (Poststempel)

Keine Nennung darf veröffentlicht werden, ohne dass die Veranstalter vorgängig ein vorschriftsmässig ausgefülltes Nennformular, ggf. mit der Zahlung des Nenngeldes begleitet, erhalten haben. Die Nennungen müssen den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes der FIA und dem Nationalen Sportreglement des ASS entsprechen.

10.2 Die Elektronische Nennungen müssen bis zum Nennschluss erfolgen. Massgebend ist die auf der Nennung verzeichnete Aufgabzeit. Unvollständig ausgefüllte Nennungen werden zurückgewiesen. Elektronische Nennungen müssen durch Originalunterschrift des Bewerbers/Fahrers (und des gesetzlichen Vertreters für Minderjährige) anlässlich der administrativen Kontrolle für die betreffende Veranstaltung offiziellisiert werden.

10.3 Doppelstart (ein Fahrer für zwei Karts) ist erlaubt. Je nach Umständen (Einteilung, Zeitplan) kann eine Doppelmeldung vom Veranstalter zurückgewiesen werden.

10.4 Eine Teilnahme ausser Konkurrenz ist nicht gestattet.

10.5 Die maximale Anzahl Karts ist auf ... beschränkt.

10.6. Ist die Zahl der Teilnehmer überschritten, werden folgende Auswahlkriterien angewendet:

- absteigende Reihenfolge der in der aktuellen Meisterschaft erreichten Gesamtpunkte;
- absteigende Reihenfolge der in der Meisterschaft des Vorjahres erzielten Gesamtpunkte;
- chronologische Reihenfolge des Wertes der Startgelder (Valuta);
- Los ziehen.

10.7 Ist die Zahl der Teilnehmer schon erreicht, kann der Veranstalter eine „Warteliste“ erstellen. Dabei gilt folgendes:

- Diese Liste muss gemäß den Kriterien des Art. 10.6 erstellt werden
- Bewerber und Fahrer, die auf der Warteliste stehen, müssen mit allen erforderlichen Angaben informiert werden
- Die endgültige Zulassung von Bewerber und Fahrern auf der Warteliste, kann erst nach Abschluss der Kontrollen, in chronologischer Reihenfolge der genannten Liste unter den tatsächlich anwesenden zu den administrativen und technischen Kontrollen erfolgen.

ART. 9 CONCURRENTS ET CONDUCTEURS ADMIS

9.1 Est admise toute personne physique ou morale, titulaire d'une licence de concurrent valable pour l'année en cours.

9.2 Le pilote doit être titulaire d'une licence de pilote valable pour l'année en cours et pour la catégorie concernée.

9.3 Les concurrents et pilotes étrangers doivent être au bénéfice d'une autorisation de départ écrite de l'ASN qui a établi leur(s) licence(s) (art. 2.3.7 CSI et art. 3.9.4.a CSI).

ART. 10 ENGAGEMENTS

10.1 Les engagements seront reçus à partir de la publication du Règlement particulier. Les engagements sont à transmettre, au moyen du bulletin d'inscription officiel, à l'adresse suivante:

Délai d'engagement: à 24h00 (timbre postal).

Aucun engagement ne sera publié sans que les organisateurs aient reçu au préalable un formulaire d'engagement dûment complété, accompagné du paiement du droit d'engagement le cas échéant. Les engagements doivent être conformes aux dispositions du Code Sportif International de la FIA et du Règlement Sportif National de l'ASS.

10.2 Les engagements électroniques doivent être envoyés avant la date de clôture des engagements. L'heure de départ inscrite sur l'engagement fera foi. Tout engagement incomplètement rempli sera refusé. Les engagements électroniques seront obligatoirement officialisés par signature originale du concurrent/pilote (et du représentant légal pour les mineurs) lors des vérifications administratives pour l'épreuve concernée.

10.3 Les doubles-départs (1 Pilote pour 2 karts) sont autorisés. Selon les conditions de répartition et d'horaire, l'organisateur peut refuser un double-engagement.

10.4 Toute participation hors-concours est interdite.

10.5 Le nombre maximum de karts est fixé à ...

10.6 En cas de surnombre, les critères de sélection suivants seront appliqués:

- ordre décroissant du total de points acquis au championnat en cours;
- ordre décroissant du total de points acquis au championnat de l'année précédente;
- ordre chronologique de la valeur des droits d'engagement (valuta);
- tirage au sort.

10.7 En cas de surnombre, l'organisateur est libre de prévoir une «liste d'attente», étant entendu que:

- cette liste doit être établie dans un ordre précis, en respect des critères de l'art. 10.5;
- les concurrents et pilotes mis en liste d'attente doivent en être informés avec tous les détails nécessaires;
- l'admission définitive des concurrents et pilotes en liste d'attente ne peut intervenir qu'après la clôture des vérifications, dans l'ordre chronologique de ladite liste, parmi les participants effectivement présents et admis aux vérifications administratives et techniques.

10.8. Die Ausschreibung kann vorsehen, dass Anmeldungen unter gewissem, begründetem Vorbehalt angenommen werden. Zum Beispiel: dass andere bereits angenommene Fahrer ihre Anmeldung zurückziehen. Ist die Anmeldung bedingt angenommen, so müssen der betreffende Fahrer spätestens am Tage nach Meldeschluss schriftlich benachrichtigt werden.

ART. 11 NENNGELD

11.1 Das Nenngeld beträgt: CHF.

11.2 Das Nenngeld ist wie folgt einzuzahlen.

11.3 Die Nennung wird nur angenommen, wenn das Nenngeld bis zur (in Art.10.1) bestimmten Frist einbezahlt wurde.

11.4 Die Teilnahmegebühren beinhalten in jedem Fall die Haftpflichtversicherungsprämie des Veranstalters (Art. 12.3).

11.5 Bei einer Ablehnung der Anmeldung wird das Startgeld vollständig zurückerstattet. Eine Teilrückerstattung wird abzüglich eines Abschlags von 30% der Grundgebühr an Teilnehmer vorgenommen, die sich bis zum Montag vor der Veranstaltung schriftlich entschuldigt haben (Briefmarke).

ART. 12 VERANTWORTUNG UND VERSICHERUNG

12.1 Jeder Teilnehmer fährt auf eigene Verantwortung und Gefahr. Alle an der Organisation und Durchführung eines Wettbewerbs beteiligten Parteien (CIK-FIA, ASS, NSK, Organisatoren, Offizielle und Beamte) lehnen gegenüber Bewerbern, Fahrern, Helfern und Dritten jegliche Haftung für Personen- und Sachschaden ab. Jeder Bewerber / Fahrer ist allein für seine Versicherungen verantwortlich.

12.2 Jeder Fahrer trägt auch die Verantwortung für Handlungen seiner Helfer und Begleitpersonen.

12.3 Gemäss den gesetzlichen Verordnungen und den diesbezüglichen Bestimmungen der NSK hat der Veranstalter eine Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von CHF für Schaden gegenüber Dritten abgeschlossen. Die Mindestdeckung pro Veranstaltung beträgt CHF 5'000'000 oder, falls höher, den Betrag, den die zuständige (n) Behörde (n) für die Erteilung der erforderlichen behördlichen Genehmigungen verlangt. Für Veranstaltungen im Ausland ist der Veranstalter zudem verpflichtet, die im jeweiligen Land geltenden gesetzlichen Anforderungen und Bestimmungen der ASN einzuhalten. Die Einzelheiten des Versicherungsschutzes für die vom Veranstalter abgeschlossene (n) Versicherung (en) sind im Zusatzreglement des Wettbewerbs anzugeben. Nur Schäden, die von den an der Organisation und Durchführung eines Wettbewerbs beteiligten Parteien (CIK-FIA, ASS, CSN, Organisatoren, Beamte und Beamte) oder den Fahrern verursacht wurden, sind von dieser Versicherung abgedeckt. Die von Fahrern und / oder Karts erlittene Schäden sind ausgeschlossen.

12.4 Die Veranstalter-Haftpflichtversicherung gilt während der ganzen Dauer der Veranstaltung, sowohl während den Offiziellen Freien Trainingsfahrten und Rennläufen als auch für die Verschiebungen vom Fahrerlager zur Rennstrecke und zurück.

10.8 Le Règlement particulier peut prévoir l'acceptation d'inscriptions sous certaines réserves bien définies, par exemple le forfait d'autres concurrents déjà engagés. Un engagement conditionnel doit être signifié par écrit au pilote concerné au plus tard le lendemain de la clôture des inscriptions. Les concurrents engagés conditionnellement devront être désignés comme tels lors de la publication des engagements.

ART. 11 DROITS D'ENGAGEMENT

11.1 Les droits d'engagement sont fixés à: CHF.

11.2 Les droits d'engagement sont à verser comme suit:

11.3 L'engagement ne sera accepté que s'il est accompagné des droits d'engagement dans le délai fixé à l'art. 10.1.

11.4 Les droits d'engagement comprennent en tous les cas la prime d'assurance Responsabilité Civile de l'organisateur (art. 12.3).

11.5 Les droits d'engagement seront intégralement remboursés en cas de refus d'inscription. Ils seront partiellement remboursés, sous déduction d'une retenue de 30% du montant des droits de base, aux participants qui se seront excusés par écrit jusqu'au lundi (timbre postal) précédant la manifestation.

ART. 12 RESPONSABILITÉ ET ASSURANCES

12.1 Chaque participant circule sous sa propre responsabilité. Toutes les parties concernées par l'organisation et le déroulement d'une Compétition (CIK-FIA, ASS, CSN, organisateurs, officiels et fonctionnaires) déclinent toute responsabilité vis-à-vis des concurrents, pilotes, assistants et tiers pour les dommages causés aux personnes et aux choses. Chaque concurrent/pilote est seul responsable de son ou de ses assurances.

12.2 Chaque pilote est responsable pour les actes de ses assistants ou accompagnateurs.

12.3 Conformément aux prescriptions légales et aux dispositions prévues par la CSN, l'organisateur a conclu une assurance responsabilité civile vis-à-vis de tiers d'une valeur de CHF par cas. La couverture minimale par événement est de CHF 5'000'000 ou, si supérieur, le montant exigé par la (ou les) autorité(s) compétentes pour délivrer les autorisations administratives nécessaires. Pour les épreuves se déroulant à l'étranger, l'organisateur est en plus tenu de respecter les prescriptions légales en vigueur et les dispositions de l'ASN du pays en question. Les détails de couverture de la/des assurance(s) conclue(s) par l'organisateur doivent être précisés dans le Règlement particulier de la compétition. Seuls les dommages causés par les parties concernées par l'organisation et le déroulement d'une compétition (CIK-FIA, ASS, CSN, Organisateurs, Officiels et fonctionnaires) ou les pilotes sont couverts par cette assurance. Les dommages subis par les participants et/ou leurs karts sont exclus.

12.4 L'assurance responsabilité civile de l'organisateur est valable pour toute la durée de la manifestation, tant durant les essais officiels et les manches de course, que pour les déplacements du parc des coureurs à la piste de compétition et retour.

12.5 Durch seine Teilnahme an der Veranstaltung verzichtet jeder Bewerber/Fahrer auf irgendwelche Entschädigungsansprüche aus Unfällen, die den Bewerbern/Fahrern oder ihren Helfern während des Trainings, beim Rennen, auf der Fahrt von den Parkplätzen zur Rennstrecke und zurück und allgemein während der Dauer der Veranstaltung zuzustossen können. Dieser Verzicht gilt sowohl gegenüber der CIK-FIA, der ASS, der NSK, dem Veranstalter, Offiziellen als auch gegenüber den verschiedenen Funktionären, den anderen Bewerbern/Fahrern oder ihren Helfern.

ART. 13 VORBEHALTE, OFFIZIELLER TEXT

13.1 Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Ausschreibung zu ergänzen oder zusätzliche Bestimmungen oder Weisungen zu erlassen, die einen integrierenden Bestandteil der Ausschreibung bilden.

13.2 Der Wettbewerb kann nur aus Gründen höherer Gewalt oder aus Sicherheitsgründen verschoben oder abgesagt werden, oder wenn eine Bestimmung der jeweiligen Ausschreibung dies vorsieht. Außerdem kann der Wettbewerb abgesagt werden, wenn die Karts von weniger als zwölf Fahrern die technischen Prüfungen bestanden haben.

13.3 Alle Änderungen oder Nachtragsbestimmungen werden den Teilnehmern, so schnell als möglich, mittels datierten und nummerierten Beilagen, die offiziell angeschlagen werden (Art. 3), mitgeteilt.

13.4 Jede Änderung oder Nachtragsbestimmung die nach Beginn der Veranstaltung verteilt wird, muss zuvor von den Sportkommissaren genehmigt oder ausgearbeitet worden sein. Unter dem Beginn des Wettbewerbs wird der Beginn der administrativen und/oder technischen Kontrollen verstanden.

13.5 Die Sportkommissare sind befugt, über jeden Fall zu entscheiden, der im Standardreglement und in der Ausschreibung nicht vorgesehen ist.

13.6 In einem Streitfall betreffend die Interpretation der Ausschreibung ist allein der Text massgebend.

ART. 14 WERBUNG

14.1 Die Bewerber sind berechtigt, Werbung auf ihren Karts und auf der persönlichen Ausrüstung ihrer Fahrer anzubringen, sofern diese weder politisch noch schändlich ist und den Allgemeinen dem ISG / NSR und den geltenden gesetzlichen Bestimmungen Konform ist.

14.2 Verboten sind alle Werbeschilder, die eine Veränderung der Karosserie des Karts bewirken könnten oder aus dieser herausragen würden.

14.3 Jeder Veranstalter hat die Möglichkeit, bestimmte Stellen an der Karosserie des Karts und / oder an der persönlichen Ausrüstung der Fahrer zu reservieren, um die Werbung für seine Veranstaltung aufzunehmen. Falls erforderlich, wird er in der Ausschreibung oder spätestens in der Auftragsbestätigung den Text und die Art dieser Anzeige sowie die für ihn reservierten Plätze und Bereiche angeben. Bei Ablehnung der Werbung des Veranstalters kann vom Teilnehmer eine zusätzliche Gebühr verlangt werden, die die Höhe der Grundgebühr nicht übersteigt.

14.4 Die Ablehnung jeglicher Werbung in Bezug auf eine Marke von Kart, Reifen, Treibstoff oder Schmiermittel unterliegt keiner zusätzlicher Gebühr für den Bewerber.

12.5 Par leur participation à la manifestation, tous les concurrents, pilotes et leurs aides renoncent formellement à toute action et à toute demande d'indemnité en cas d'accident pouvant survenir aux concurrents et pilotes ou à leurs aides lors des essais ou de la course, de même que sur le parcours du lieu de stationnement à la piste de compétition et retour, et plus généralement pendant toute la durée de la manifestation. Ce renoncement est valable vis-à-vis de toutes les parties concernées par l'organisation et le déroulement de la compétition (CIK-FIA, ASS, CSN, Organisateurs, Officiels et fonctionnaires), ainsi que des autres concurrents et pilotes ou de leurs aides.

ART. 13 RÉSERVES, TEXTE OFFICIEL

13.1 L'organisateur se réserve le droit de compléter le présent règlement ou d'émettre des dispositions ou des instructions complémentaires qui en feront partie intégrante.

13.2 La compétition pourra être ajournée ou supprimée uniquement pour des raisons de force majeure ou de sécurité, ou si une disposition du règlement particulier le prévoit. En outre, la compétition pourra être annulée si les karts de moins de douze pilotes ont satisfait aux vérifications techniques.

13.3 Toutes les modifications et dispositions complémentaires seront portées le plus rapidement possible à la connaissance des participants, au moyen d'additifs datés et numérotés qui seront publiés et affichés au panneau d'affichage officiel (art. 3).

13.4 Tout additif diffusé après le début de l'épreuve devra avoir été préalablement approuvé ou rédigé par les Commissaires sportifs. Par début de la compétition, il est entendu le début des vérifications administratives et/ou techniques.

13.5 Les Commissaires sportifs ont l'autorité de décider sur tout cas non prévu au règlement standard et au règlement particulier.

13.6 En cas de contestation au sujet de l'interprétation du règlement particulier, seul le texte rédigé en fera foi.

ART. 14 PUBLICITÉ

14.1 Les concurrents sont autorisés à apposer sur leurs karts et sur l'équipement personnel de leurs pilotes toute publicité, à condition qu'elle ne soit ni politique, ni outrageante et que, d'une manière générale, elle soit conforme au CSI/RSN et aux dispositions légales en vigueur.

14.2 Sont interdites toutes les plaques publicitaires qui pourraient occasionner une modification de la carrosserie du kart ou qui feraient saillie sur celle-ci.

14.3 Chaque organisateur a la possibilité de réserver certains endroits sur la carrosserie du kart et/ou sur l'équipement personnel des pilotes pour y faire figurer la publicité de sa manifestation. Le cas échéant, il précisera au règlement particulier, ou au plus tard dans la confirmation d'engagement, le texte et le genre de cette publicité, ainsi que les endroits et les surfaces qui lui sont réservés. Un droit supplémentaire n'excédant pas le montant des droits d'engagement de base pourra être exigé du participant en cas de refus de la publicité de l'organisateur.

14.4 Toute publicité se rapportant à une marque de karting, de pneumatiques, de carburant ou de lubrifiant ne pourra pas faire l'objet d'un droit supplémentaire pour le participant qui la refuserait.

14.5 Die Nichtbeachtung der obigen Bestimmungen kann zu einem Fahrverbot für das betreffende Kart führen. Die Sportkommissare der Veranstaltung entscheiden endgültig über die Zulassung des Karts.

ART. 15 SIGNALISIERUNG, VERHALTEN AUF DER STRECKE

15.1 Alle Fahrer müssen alle Bestimmungen der Allgemeinen Vorschriften (siehe Kap. IV.1 SKJ) und des Verhaltenskodex auf Kartstrecken (siehe Kap. IV.3 SKJ) beachten.

IV ADMINISTRATIVE UND TECHNISCHE KONTROLLE, MATERIALKONTROLLE

Siehe auch Artikel 2.10 der Allgemeinen Vorschriften.

ART. 16 ADMINISTRATIVE KONTROLLE

16.1 Die Administrative Kontrolle findet gemäß detailiertem Zeitplan des Veranstalters statt.

16.2 Folgende Dokumente müssen unaufgefordert vorgelegt werden: Bewerber und Fahrer Lizenzen. Ausländische Teilnehmer haben ebenfalls die schriftliche Startbewilligung ihrer ASN vorzuweisen

16.3 Der Fahrer (oder sein gesetzlicher Vertreter) **oder sein Bewerber** muss seine Lizenz bei der Administrativen Kontrolle persönlich vorlegen

16.4 Die Administrativen Kontrollen beginnen vor den Technischen Kontrollen, können jedoch an selben Ort stattfinden.

ART. 17 TECHNISCHE KONTROLLE

17.1 Die Technische Kontrolle findet gemäß detailiertem Zeitplan des Veranstalters statt.

17.2 Für die Identifizierung des Karts und zur Kontrolle von Sicherheitsmaßnahmen muss der Fahrer (oder sein gesetzlicher Vertreter) sein komplettes Kart (Fahrgestell, Motor und Reservemotor) und seine komplette persönliche Ausrüstung (Helm, Handschuhe, CIK-zugelassener Overall und Schuhe) persönlich vorlegen. Fahrer der Kategorien Mini und Super Mini müssen zusätzlich die Halskrause sowie den Rücken- und Brustschutz vorweisen.

17.3 Teilnehmer, die verspätet an der Technischen Kontrolle erscheinen, können durch Sanktionen, die bis zur Disqualifikation führen können, nach Ermessen der Sportkommissare bestraft werden. Die Sportkommissare können jedoch die Kontrolle der Karts deren Bewerber/Fahrer beweisen können, dass ihre Verspätung auf höhere Gewalt zurückzuführen ist, bewilligen.

17.4 Die Technischen Kontrollen bedeuten nicht, dass ein zugelassenes Kart in allen Punkten den gültigen Reglementen entspricht.

17.5 Bei den technischen Kontrollen des Wettbewerbs werden das Fahrgestell und die Hauptteile der Motoren (1/2 Gehäuse und Zylinder) gekennzeichnet. Fahrgestell und Motoren werden mit Barcode gekennzeichnet. Das Fahrgestell und die Motoren werden durch Barcode-Aufkleber identifiziert, die von den Technischen Kommissaren geliefert und angebracht werden. Die Motoren, die mit zwei Aufklebern gekennzeichnet werden (einer auf dem Zylinder, der andere auf einem 1/2 Gehäuse), müssen Stellen von 28 x 20 mm aufweisen, vollständig gereinigt und entfettet und gemäß den in dem Anhang des

14.5 La non-observation des dispositions ci-dessus peut entraîner une interdiction de départ pour le kart concerné. Les Commissaires sportifs de l'épreuve décident définitivement de l'admission du kart.

ART. 15 SIGNALISATION, COMPORTEMENT SUR LA PISTE

15.1 Tous les pilotes doivent observer toutes les dispositions des Prescriptions générales (voir chap. IV.1 AKS) et du Code de conduite sur circuit de karting (voir chap. IV.3 AKS).

IV VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES, CONTRÔLE DU MATÉRIEL

Voir aussi l'article 2.10 des Prescriptions générales.

ART. 16 VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES

16.1 Les vérifications administratives se déroulent conformément à l'horaire détaillé de l'organisateur.

16.2 Les documents suivants seront spontanément présentés: licences de concurrent et de pilote. Les participants étrangers présenteront également l'autorisation écrite de leur ASN.

16.3 Le Pilote (ou son représentant légal) **ou son concurrent** doit présenter personnellement sa licence lors des vérifications administratives.

16.4 Les vérifications administratives débutent avant les vérifications techniques, mais peuvent se dérouler au même endroit.

ART. 17 VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

17.1 Les vérifications techniques se dérouleront conformément à l'horaire détaillé de l'organisateur.

17.2 Pour l'identification des karts et le contrôle des mesures de sécurité, le pilote (ou son représentant légal) doit présenter personnellement son kart complet (châssis, moteur et moteur de réserve) et son équipement personnel complet (casque, gants, combinaison homologuée CIK-FIA et chaussures). Les pilotes des catégories Mini et Super Mini doivent présenter également la minerve ainsi que la protection du dos et de la poitrine.

17.3 Les participants qui se présenteraient aux vérifications techniques après l'heure qui leur a été fixée seront passibles d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification, à la discrétion des Commissaires sportifs. Toutefois, les Commissaires Sportifs pourront autoriser, de leur propre jugement, la vérification des karts dont les concurrents/pilotes pourront justifier que leur retard est dû à un cas de force majeure.

17.4 Les vérifications techniques ne constituent pas une attestation de conformité du kart avec les règlements en vigueur.

17.5 Lors des vérifications techniques de la compétition, il sera procédé à un marquage du châssis et des pièces principales des moteurs (1/2 carter et cylindre). Les châssis et moteurs seront marqués au moyen de codes-barres. Les châssis et moteurs seront identifiés par des autocollants à codes-barres fournis et mis en place par les Commissaires techniques. Les moteurs, qui seront marqués de deux autocollants (un sur le cylindre, l'autre sur un 1/2 carter), devront comporter des emplacements de 28 x 20 mm, totalement propres et dégraissés, et fraisés selon les positions décrites

Homologationsblatt beschriebenen Positionen gefräst sein. Während des gesamten Wettbewerbs müssen die Markierungen intakt und gut lesbar sein. Es ist verboten, Materialien oder Produkte auf den Markierungen anzubringen. Eine verschlechterte oder unleserliche Kennzeichnung, aus welchem Grund auch immer, kann den betroffenen Fahrer vom Wettbewerb disqualifizieren. Die gleiche Strafe gilt für den Austausch von Ausrüstung zwischen Fahrern. Die betroffenen Bewerber und alle von ihnen gemeldeten Fahrer können von dem betreffenden Wettbewerb disqualifiziert werden.

17.6 Vor und nach jedem Training, jedem Lauf und jedem Rennen in der Finalphase können die Technischen Kommissare prüfen, ob die Kennzeichnung der Ausrüstung den Anforderungen entspricht. Am Ende jeder Trainingseinheit, jedes Laufs und jedes Rennens in der Finalphase muss der Fahrer sicherstellen, dass die Markierungen intakt sind. Wenn eine Markierung verändert oder verformt wird, muss der Pilot den / die Technischen Kommissar(e) unverzüglich informieren, bevor er den Servicepark Ziel verlässt.

17.7 Der Austausch von Motoren, dem Fahrgestell, dem gesamten Fahrgestell / Motor und Reifen zwischen den verschiedenen Fahrern ist verboten. Während des Startvorgangs oder zwischen dem Start und dem Ende des Zeittrainings und den Rennläufen (Race 1, Race 2 und Finale) dürfen keine Änderungen am Fahrgestell, am Motor oder am gesamten Fahrgestell / Motor vorgenommen werden. Zuwiderhandeln werden vom betreffenden Wettbewerb disqualifiziert.

17.8 Das vom ASS oder vom Veranstalter zur Verfügung gestellte Messsystem für die Messung der maximalen Motordrehzahl kann in den Kategorien verwendet werden, in denen eine maximal zulässige Drehzahl vorgeschrieben ist. Dieses System wird für die Echtzeitübertragung und Speicherung der erfassten Daten verwendet. Es muss unter strikter Einhaltung der entsprechenden Anweisungen installiert werden. Die Bewerber sind für die Installation und den ordnungsgemäßen Betrieb verantwortlich. Die Bewerber sind auch dafür verantwortlich, dass der Motor die maximal zulässige Drehzahl nicht überschreitet. Bei jeder Rückkehr in Service Park Ziel müssen die Karts zur Überprüfung und zum Herunterladen von Daten zur Verfügung gestellt werden. Alle Überprüfungen werden in Anwesenheit des Piloten und / oder des betreffenden Mechanikers durchgeführt.

17.9 Dezibel Kontrolle

In gemeinsamer Anwendung mit Artikel 2.19.1 des Technischen Reglements [CIK-FIA) werden bei Überschreitung der zulässigen Geräusch Limiten die folgenden Strafen verhängt:

17.9.1 nach dem Zeittraining

- Strafe von 3 Positionen bei Überschreitung des vorgeschriebenen Limits um bis zu 1 dB;
- Strafe von 6 Positionen bei Überschreitung des vorgeschriebenen Limits um 1 bis 2 dB;
- Strafe von 9 Positionen bei Überschreitung der vorgeschriebenen Limits um 2 bis 3 dB;
- Herabstufung mindestens bis zum letzten Platz in der Rangliste bei Überschreitung der vorgeschriebenen Limits um mehr als 3 dB.

17.9.2 nach den Läufen (Race 1, Race 2 und Finale):

- Zeitstrafe von 3 Sekunden bei Überschreitung des vorgeschriebenen Limits; von 1 dB
- Zeitstrafe von 6 Sekunden bei Überschreitung des vorgeschriebenen Limits zwischen 1 und 2 dB;
- Zeitstrafe von 9 Sekunden bei Überschreitung des vorge-

schriebenen Limits zwischen 2 und 3 dB;

À tout moment de la compétition, les marquages devront être intacts et parfaitement lisibles. Il est interdit d'appliquer un matériau ou un produit quelconque sur les marquages. Un marquage détérioré ou illisible, qu'elle qu'en soit la raison, sera passible pour le pilote concerné de la disqualification de la compétition. La même sanction sera applicable en cas d'échange de matériel entre pilotes. Les concurrents concernés et tous les pilotes qu'ils auront inscrits pourront être disqualifiés de la compétition concernée.

17.6 Avant et après chaque séance d'essais, chaque manche et chaque course de la phase finale, les Commissaires techniques pourront vérifier si le marquage du matériel est conforme. À la fin de chaque séance d'essais, de chaque manche et de chaque course de la phase finale, le pilote devra s'assurer que les marquages sont intacts. Si un marquage subit une altération ou une déformation, le pilote devra en informer immédiatement le(s) Commissaire(s) technique(s) avant de quitter le «Parc Arrivé».

17.7 L'échange de moteurs, de châssis, de l'ensemble du châssis/moteur et des pneus est interdit entre les différents pilotes. Aucun changement du châssis, du moteur ou de l'ensemble du châssis/moteur ne pourra être effectué pendant la procédure de départ ni entre le départ et l'arrivée des essais chronométrés et des manches de course (Race 1, Race 2 et finale). Les contrevenants seront disqualifiés de la compétition concernée.

17.8 Le système de mesure du régime maximum fourni par l'ASS ou par l'organisateur pourra être utilisé dans les catégories où une limite de régime est prescrite. Ce système servira à la transmission en temps réel et au stockage des données de régimes maxima acquises. Il devra être installé dans le strict respect des instructions y afférentes. Il sera de la responsabilité des concurrents de s'assurer que le moteur ne dépasse pas le régime maximal autorisé. À chaque retour dans la zone du «parc Arrivé», les karts devront être mis à disposition pour vérification et téléchargement des données. Toute vérification se fera en présence du pilote et/ou du mécanicien concerné.

17.9 Contrôle des décibels

En application conjointe avec l'article 2.19.1 du Règlement Technique [CIK-FIA), en cas de dépassement du seuil autorisé de bruit, les pénalités suivantes seront appliquées:

17.9.1 Lors des essais chronométrés:

- pénalité de 3 places pour tout dépassement jusqu'à 1 dB au-delà du seuil prescrit;
- pénalité de 6 places pour tout dépassement compris entre 1 et 2 dB au-delà du seuil prescrit;
- pénalité de 9 places pour tout dépassement compris entre 2 et 3 dB au-delà du seuil prescrit;
- rétrogradation au minimum à la dernière place du classement pour tout dépassement du seuil prescrit de plus de 3 dB.

17.9.2 Lors des manches de course (Race 1, Race 2 et finale):

- pénalité en temps de 3 secondes pour tout dépassement jusqu'à 1 dB au-delà du seuil prescrit;
- pénalité en temps de 6 secondes pour tout dépassement compris entre 1 et 2 dB au-delà du seuil prescrit;
- pénalité en temps de 9 secondes pour tout dépassement

schriebenen Limits zwischen 2 und 3 dB;

- Herabstufung auf mindestens den letzten Platz in der Rangliste bei Überschreitung der vorgeschriebenen Limits um mehr als 3 dB.

17.9.3 Es bleibt den Sportkommissaren überlassen, im Falle eines Verstoßes, der diese Werte überschreitet und / oder sich wiederholt, eine Disqualifikation zu verhängen.

17.9.4 Während des freien Trainings können Geräuschmessungen durchgeführt werden.

17.10 Wiegung

17.10.1 Nach dem Zeittraining und den Rennläufen (Race 1, Race 2 und Finale) wird jedes über die Linie gefahrene Kart gewogen. Wenn das Kart den Wiegebereich nicht auf eigene Faust erreichen kann, wird es unter die ausschließliche Kontrolle der Kommissare gestellt, die es fahren oder fahren lassen, und der Fahrer muss, sobald er in die Box zurückkehrt, zum Wiegebereich damit seine Masse festgestellt werden kann. Fahrer und Kart können gleichzeitig oder getrennt gewogen werden.

17.10.2 Es dürfen keine festen, flüssigen, gasförmigen oder sonstigen Stoffe oder Substanzen in ein Kart gegeben, darauf abgelegt oder von ihm entfernt werden, bevor es gewogen wird (außer von einem Technischen Kommissar im Rahmen seiner amtlichen Tätigkeiten).

17.10.3 Nur die Technischen Kommissare und Offizielle dürfen den Wiegebereich betreten. In diesem Bereich ist keinerlei Eingriff gestattet, es sei denn, dies wurde von den Offiziellen genehmigt.

17.10.4 Ein Kart oder Fahrer darf den Wiegebereich nicht ohne Genehmigung des Technischen Kommissar verlassen.

17.10.5 Jeder Verstoß gegen diese Bestimmungen in Bezug auf das Wiegen von Karts kann zu einer Strafe für den betreffenden Fahrer und das betreffende Kart führen.

17.10.6 Der Veranstalter stellt die Waage unter einen Schutz am Eingang des Service Park Ziel und muss ausreichend Personal bereitstellen, um die Platzierung des Karts auf der Waage zu gewährleisten. Mechaniker werden von den Karts ferngehalten, bis der Wiegevorgang für ihr Kart abgeschlossen ist.

17.10.7 Liegt das Gewicht eines Fahrers und seines Karts unter dem im Technischen Reglement festgelegten Wert, wird das Ergebnis dem Wettkämpfer schriftlich mitgeteilt, und der Kart und sein Fahrer werden vom Zeittraining oder vom Qualifikationslauf ausgeschlossen oder, im Falle eines Finalrennens, mindestens als Letzter eingestuft (falls zutreffend, ohne einen Punkt in der Meisterschaft zu vergeben).

17.10.8 Der Veranstalter muss zertifizierte Gewichte für die Kalibrierung der Waage bereitstellen.

ART. 18 MATERIALKONTROLLE

18.1 Die Technischen Kommissare können während eines Wettbewerbs jederzeit:

- a) die Konformität des Karts oder der Fahrerausrüstung überprüfen,
 - b) verlangen, dass ein Kart vom Bewerber zerlegt wird, um sicherzustellen, dass die Zulassungs- oder Regelkonformität vollständig eingehalten wird.
 - c) den Bewerber bitten ein Muster oder ein Teil zur Verfügung zu stellen, welches er für erforderlich hält.
- Für den Abbau ist der Fahrer oder Bewerber selbst verantwortlich. Während der Inspektion ist die Anwesenheit des Fahrers oder des Konkurrenten und des Mechanikers obligatorisch.

compris entre 2 et 3 dB au-delà du seuil prescrit;

- rétrogradation au minimum à la dernière place du classement pour tout dépassement du seuil prescrit de plus de 3 dB.

17.9.3 Il reste du pouvoir des Commissaires sportifs d'infliger une disqualification en cas d'infraction supérieure à ces valeurs et/ou répétitive.

17.9.4 Les mesures de bruit pourront être effectuées dès les essais libres.

17.10 Pesage

17.10.1 Après les essais chronométrés et les manches de course (Race 1, Race 2 et finale) chaque kart franchissant la Ligne sera pesé. Si le kart ne peut arriver jusqu'à la zone du pesage par ses propres moyens, il sera placé sous le contrôle exclusif des Commissaires de piste, qui l'y conduiront ou l'y feront conduire, et le pilote devra se rendre à la zone de pesage dès son retour aux stands afin que son poids soit établi. Le pilote et le kart pourront être pesés simultanément ou séparément.

17.10.2 Aucune matière ou substance solide, liquide, gazeuse ou de quelque nature que ce soit, ne pourra être ajoutée à un kart, y être posée ou en être ôtée avant le pesage (sauf par un Commissaire technique dans le cadre de ses activités officielles).

17.10.3 Seuls les Commissaires techniques et les officiels peuvent pénétrer dans la zone du pesage. Aucune intervention, quelle qu'elle soit, n'est autorisée dans cette zone, à moins qu'elle n'ait été permise par ces Officiels.

17.10.4 Un kart ou un pilote ne peuvent pas quitter la zone du pesage sans l'autorisation du Commissaire technique.

17.10.5 Toute infraction aux présentes dispositions relatives au pesage des karts pourra entraîner l'application d'une pénalité au pilote et kart concernés.

17.10.6 L'organisateur disposera la balance sous un abri à l'entrée du «Parc Arrivé» et devra prévoir un personnel suffisant pour assurer la mise en place du kart sur la balance. Les mécaniciens seront tenus à l'écart des karts jusqu'à ce que la procédure de pesage de leur kart soit terminée.

17.10.7 Si le poids d'un pilote et de son kart est inférieur à celui spécifié dans le Règlement technique, le résultat sera communiqué par écrit au concurrent, et le kart et son pilote seront disqualifiés de la séance d'essais chronométrés ou de la manche qualificative concernées ou, s'agissant d'une course de phase finale, au minimum classés dernier (le cas échéant, sans attribution de point au championnat).

17.10.8 L'organisateur devra prévoir des poids certifiés pour le calibrage de la balance.

ART. 18 CONTRÔLE DU MATÉRIEL

18.1 Les Commissaires techniques peuvent à tout moment d'une compétition:

- a) vérifier la conformité du kart ou de l'équipement du pilote,
- b) exiger qu'un kart soit démonté par le concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées,
- c) demander à un concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaires.

Pour le démontage, le pilote ou le concurrent est lui-même responsable. Lors du contrôle, la présence du pilote ou du concurrent, ainsi que du mécanicien est obligatoire.

18.2 Die Technischen Kommissare können während eines Wettbewerbs jederzeit Teile plombieren und bis zur Endkontrolle beschlagnahmen. Das betreffende Material wird in einem vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Behälter verpackt und versiegelt. Der Fahrer oder Bewerber ist dafür verantwortlich, dass dieser Behälter versiegelt und unbeschädigt an einen Ort und zu einem Zeitpunkt geschickt wird, der in Absprache mit den Sportkommissaren für die Kontrolle festgelegt wurde.

18.3 Die Technischen Kommissare haben im Parc Fermé das Recht, die Fahrer nach den restlichen plombierten Motoren zu fragen

18.4 Wenn die Materialkontrolle, aus irgendwelchen Gründen nicht im Rahmen der betreffenden Veranstaltung abgeschlossen werden kann, wird der betroffenen Fahrer und Bewerber auf Beschluss der Sportkommissare zu einem Termin einberufen, an dem die Kontrolle durchgeführt wird. Das Befolgen dieser Aufforderung ist obligatorisch, der Fahrer und der Bewerber können sich jedoch von Dritten vertreten lassen.

ART. 19 ENDKONTROLLE

19.1 Jeder Kart kann im Verlaufe der Veranstaltung und vor allem nach dem Ziel einer spezifischen Kontrolle durch die technischen Kommissare unterzogen werden.

19.2 Wird diese Demontage auf einen Protest hin verlangt, sind die entstehenden Kosten durch eine von den Sportkommissaren festzulegende Kautionsgarantie zu garantieren. Die Hinterlegung dieser Kautionsgarantie in der von den Sportkommissaren festgelegten Frist ist Bedingung für die Durchführung der Kontrolle.

V ABLAUF DER VERANSTALTUNG

Jede Kart Veranstaltung besteht aus Freiem Training, Zeittraining und Rennläufen (Race 1, Race 2 und Finale). In allen Fällen ist die Verwendung von Transpondern obligatorisch.

ART. 20 OFFIZIELLES FREIES TRAINING

20.1 Sofern nicht anders angegeben, muss der Wettkampfplan das Offizielle Freie Training für jede Kategorie enthalten. Sie sind den am Wettbewerb teilnehmenden Fahrern vorbehalten. Diese Piloten müssen die administrativen und technischen Kontrollen bestehen.

20.2 Ist die Anzahl der Fahrer höher als die Anzahl der auf der Strecke zugelassenen Karts, werden diese durch eine Auslosung, in Anwesenheit von mindestens einem Sportkommissar, in gleiche Serien aufgeteilt.

20.3 Das Offizielle Freie Training kann nur in der zugewiesenen Kategorie und Serie durchgeführt werden.

ART. 21 ZEITTRAINING

21.1 Sofern nicht anders geregelt, ist für jede Kategorie ein Zeittraining von mindestens 6 Minuten vorgesehen. Ist die Anzahl der Fahrer höher als die Anzahl der auf der Strecke zugelassenen Karts, werden diese durch eine Auslosung, in Anwesenheit von mindestens einem Sportkommissar, in gleiche Serien aufgeteilt.

21.2 Zeittraining kann nur in der zugewiesenen Kategorie und Serie durchgeführt werden

21.3 Während des Zeittrainings startet der Fahrer zum Zeitpunkt seiner Wahl. Der Fahrer ist allein für die Einhaltung der Startreihenfolge verantwortlich. Jeder Fahrer, der die im Vorstart gezogene Linie überschreitet, gilt als gestartet und

18.2 Les Commissaires techniques peuvent à tout moment d'une compétition procéder au plombage de pièces et de les confisquer jusqu'au contrôle final. Le matériel en question sera emballé et plombé dans un récipient fourni par l'organisateur. Le pilote ou le concurrent sera alors responsable que ce récipient soit remis plombé et non détérioré en un lieu et à une heure définis en accord avec les Commissaires sportifs pour le contrôle.

18.3 Les Commissaires techniques ont le droit, dans le parc fermé, de demander aux pilotes les autres moteurs plombés.

18.4 Si le contrôle du matériel ne peut pas se faire dans le cadre de la manifestation, le pilote et le concurrent concernés seront convoqués par décision des Commissaires sportifs pour une date à laquelle s'effectuera le contrôle. Il est obligatoire de donner suite à cette convocation, mais le pilote et le concurrent peuvent se faire représenter par un tiers.

ART. 19 CONTRÔLE FINAL

19.1 Chaque kart peut être soumis à un contrôle spécifique par les Commissaires techniques, ce tant au cours de l'épreuve que principalement après l'arrivée.

19.2 Au cas où ce démontage serait fonction d'une réclamation, les frais seront garantis par une avance fixée par les Commissaires sportifs. Le contrôle lui-même sera subordonné au versement de ladite avance de frais dans le délai fixé par les Commissaires sportifs.

V DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION

Toute compétition de karting se composera d'essais libres, d'essais chronométrés et des manches de course (Race 1, Race 2 et finale). Dans tous les cas, l'usage des transpondeurs est obligatoire.

ART. 20 ESSAIS LIBRES OFFICIELS

20.1 Sauf réglementation particulière, l'horaire de la compétition devra prévoir des essais libres officiels pour chaque catégorie. Ils seront réservés aux pilotes engagés dans la compétition. Ces pilotes doivent avoir satisfait aux vérifications administratives et techniques.

20.2 Si le nombre des pilotes est supérieur au nombre de karts admis sur la piste, ils sont répartis en séries égales si possible, par tirage au sort en présence d'au moins un Commissaire Sportif.

20.3 Les essais libres officiels peuvent uniquement être effectués dans la catégorie et la série attribuées.

ART. 21 ESSAIS CHRONOMÉTRÉS

21.1 Sauf réglementation particulière, une séance d'au moins 6 minutes est prévue pour chaque catégorie. Si le nombre des pilotes est supérieur au nombre de karts admis sur la piste, ils sont répartis en séries égales si possible, par tirage au sort en présence d'au moins un Commissaire Sportif.

21.2 Les essais chronométrés peuvent uniquement être effectués dans la catégorie et la série attribuées.

21.3 Lors de la séance, le pilote prendra le départ au moment de son choix. Le pilote est seul responsable du respect de l'ordre de départ. Tout pilote ayant franchi la ligne tracée à la sortie de la «Pré-Grille» sera considéré comme ayant pris le

seine Zeit wird unter allen Umständen berücksichtigt. Alle kompletten Runden werden berücksichtigt

21.4 Maßgebend für die Rangliste ist die schnellste Rundenzeit. Bei ex aequo-Rangierung zählt die zweit-schnellste Rundenzeit, usw.

21.5 Die Endgültige Rangliste des Zeittrainings wird wie folgt festgelegt:

- Wenn es nur eine Serie gibt: wird die Startaufstellung in der Reihenfolge der schnellsten Zeiten die jeder Fahrer erreicht hat. bestimmt.
- Wenn es zwei Serien gibt und die beste Zeit in der langsamsten Serie 101% der besten Zeit in der schnellsten Serie nicht überschreitet, wird die Klassement durch die Reihenfolge der jeweils schnellsten Zeiten die jeder Fahrer erreicht hat bestimmt.
- Wenn es zwei Serien gibt und die beste Zeit in der langsamsten Serie 101% der in der schnellsten Serie erzielten besten Zeit überschreitet: 1. Platz zur besten Zeit in der 1. Serie (beste absolute Zeit), 2. Platz um Bestzeit in der 2. Serie, 3. Platz in der 2. Serie, 5. Platz in der 3. Bestzeit in der 1. Serie und so weiter.
- Wenn es drei Serien gibt und die beste Zeit in der langsamsten Serie 101% der besten Zeit in der schnellsten Serie nicht überschreitet, wird die Klassement durch die Reihenfolge der jeweils schnellsten Zeiten die jeder Fahrer erreicht hat bestimmt
- Wenn es drei Serien gibt und wenn die beste Zeit in der langsamsten Serie 101% der in der schnellsten Serie erzielten besten Zeit überschreitet: 1. Platz zur besten Zeit in der 1. Serie (beste absolute Zeit), 2. Platz um Bestzeit in der 2. Serie, 3. Platz in der 3. Serie, 4. Platz in der 2. Bestzeit in der 1. Serie, 5. Platz in der 2. Bestzeit in der 2. Serie und so weiter.
- Und so weiter auf dem gleichen Prinzip, wenn es mehr Serien gibt.

21.6 Wird für einen Fahrer keine Zeit berücksichtigt, startet er am Ende der Startaufstellung. Befinden sich mehrere Fahrer in dieser Situation, wird ihre Startposition durch das Los gezogen.

21.7 Jeder Anhalt eines Fahrers in der Reparaturzone oder im Service Park Ziel ist endgültig. Auf keinen Fall darf er weiterfahren.

ART. 22 RACE 1 UND RACE 2

22.1 In der Ausschreibung müssen die Länge / Distanz von Race 1 und Race 2 entsprechend der Altersklasse der Fahrer (Super Mini / Senioren) festgelegt werden.

22.2 Für Race 1 und Race 2 werden die Punkte wie folgt vergeben: 0 Punkte auf dem 1. Platz, 2 Punkte auf dem 2. Platz, 3 Punkte auf dem 3. Platz und so weiter, indem ein Punkt pro Platz erhöht wird. Wenn ein Fahrer in einem der Läufe nicht startet, wird ihm eine Anzahl von Punkten gutgeschrieben, die der Anzahl der Teilnehmer plus 1 entspricht.

22.3 Wurde einem Fahrer die schwarze Flagge gezeigt oder wurde er disqualifiziert, wird ihm eine Anzahl von Punkten gutgeschrieben, die der Anzahl der Teilnehmer plus 2 entspricht.

22.4 Jeder Fahrer, der nicht alle geplanten Runden gefahren ist, auch wenn er den Lauf nicht beendet hat, wird nach der Anzahl der tatsächlichen gefahrenen Runden eingestuft.

départ et son temps sera pris en compte, quelles que soient les circonstances. Tous les tours complets sont pris en compte.

21.4 Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors de la séance. En cas d'ex æquo, le 2e meilleur temps accompli sera déterminant, et ainsi de suite en cas de nouvel ex æquo.

21.5 Le classement final des essais chronométrés sera déterminé comme suit:

- S'il y a une seule série: la grille sera déterminée dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque pilote.
- S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide ne dépasse pas 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque pilote.
- S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: 1ère place au meilleur temps de la 1ère série (meilleur temps absolu), 2e place au meilleur temps de la 2e série, 3e place au 2e meilleur temps de la 2e série, 5e place au 3e meilleur temps de la 1ère série, et ainsi de suite.
- S'il y a trois séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide ne dépasse pas 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque pilote.
- S'il y a trois séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: 1ère place au meilleur temps de la 1ère série (meilleur temps absolu), 2e place au meilleur temps de la 2e série, 3e place au meilleur temps de la 3e série, 4e place au 2e meilleur temps de la 1ère série, 5e place au 2e meilleur temps de la 2e série, et ainsi de suite.
- Et ainsi de suite selon le même principe s'il y a davantage de séries.

21.6 Si aucun temps n'est pris en compte pour un pilote, il prendra le départ en fin de grille. Si plusieurs pilotes sont dans cette situation, leur position de départ sera tirée au sort.

21.7 Tout arrêt d'un pilote en «Aire de réparation» ou en «Parc d'Arrivée» sera définitif. En aucun cas il ne lui sera permis de repartir.

ART. 22 RACE 1 ET RACE 2

22.1 Le règlement particulier de la compétition devra préciser la longueur de la Race 1 et de la Race 2 selon la catégorie d'âge des pilotes (juniors/seniors).

22.2 Pour la Race 1 et la Race 2, les points seront attribués comme suit: 0 point au 1er, 2 points au 2e, 3 points au 3e et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place. Si un pilote ne prend pas le départ d'une des manches, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre des participants plus 1.

22.3 Si un pilote s'est vu présenter le drapeau noir ou a été disqualifié, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre de participants plus 2.

22.4 Tout Pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus, même s'il n'a pas terminé la manche, sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

22.5 Am Ende von Race 1 und Race 2 wird eine Zwischenwertung festgelegt. Bei einem Gleichstand zwischen zwei oder mehr Fahrern werden diese nach ihrer Einstufung im Zeittraining entschieden.

ART. 23 FINALE

23.1 In der Ausschreibung muss die Länge / Distanz vom Finale entsprechend der Altersklasse der Fahrer (Super Mini / Senioren) festgelegt werden.

23.2 Die Startaufstellung für das Finale richtet sich nach der Zwischenwertung am Ende von Race 1 und Race 2.

ART. 24 REDUZIERUNG DER GEPLANTEN RENN-DISTANZ

Bei schlechtem Wetter können die Sportkommissare die Renndistanz um maximal 40% der ursprünglich für das Rennen geplanten Distanz abkürzen (auf die nächste ganze Rundenanzahl aufgerundet). Diese Entscheidung muss den Fahrern vor Beginn des jeweiligen Laufs mitgeteilt werden.

ART. 25 RUNDENZAHL ANZEIGER

Eine Tafel mit der Anzahl der Runden kann in der Nähe der Start- / Ziellinie angebracht werden. Die Runden Anzeige ist unverbindlich.

VI PARC FERMÉ, KLASSEMENTE, STRAFEN, PROTESTE, REKURSE

ART. 26 PARC FERMÉ

Siehe Art. 2.13 der Allgemeinen Vorschriften.

ART. 27 WERTUNG

27.1 Die Wertung erfolgt aufgrund der Anzahl gefahrener Runden und der dazu benötigten Zeit.

27.2 Bei Zeitgleichheit zweier Fahrer entscheidet die Zeit der schnellsten Rennrunde.

27.3 Gewertet wird jeder Teilnehmer, der mindestens 60 % der vom Sieger zurückgelegten Distanz absolviert hat. (auf die nächste ganze Rundenanzahl aufgerundet)

27.4 Es werden folgende Klasselemente erstellt:

ART. 28 STRAFEN

28.1 Die Zeitstrafe wird dem Fahrer normalerweise durch eine weiße Tafel mit einem schwarzen „P“ und der Startnummer angezeigt.

28.2 Die Strafen können anlässlich späterer Wettbewerbe der(s) gleichen Meisterschaft, Pokals, Trophäe, Challenge oder Serie angewendet werden (Art. 12.3.3 ISG/NSR).

28.3 Für alle Meisterschaften, Pokale, Trophäen, Challenges oder Serien der FIA können die Sportkommissare auch die folgenden Strafen aussprechen: Suspendierung für ein oder mehrere Wettbewerbe, Entzug von Punkten für die/den Meisterschaft, Pokals, Trophäe, Challenge oder Serie (Art. 12.3.5 ISG/NSR)

28.4 Die in den aufgeführten Artikel 12.3.1 ISG/NSR und der oben aufgeführte Artikel 28.3 erwähnten Strafen können gegebenenfalls kumuliert oder auf Bewährung ausgesprochen werden (siehe Art. 12.3.6 ISG/NSR).

28.5 Ein Zonenverbot für Bewerber oder deren Helfern kann nur von den Sportkommissaren beschlossen werden.

22.5 À l'issue de la Race 1 et de la Race 2, un classement intermédiaire sera établi. En cas d'ex æquo entre deux ou plusieurs pilotes, ils seront départagés en fonction de leur classement aux essais chronométrés.

ART. 23 FINALE

23.1 Le règlement particulier de la compétition devra préciser la longueur de la finale selon la catégorie d'âge des pilotes (juniors/seniors).

23.2 La grille de départ de la finale est déterminée en fonction du classement intermédiaire établi à l'issue de la Race 1 et de la Race 2.

ART. 24 RÉDUCTION DE LA DISTANCE DE COURSE PRÉVUE

Lors de mauvaises conditions atmosphériques, les Commissaires sportifs peuvent réduire la distance de course de maximum 40% de la distance initialement prévue pour la course (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Cette décision doit être communiquée aux pilotes avant le départ de la manche en question

ART. 25 INDICATION DU NOMBRE DE TOURS

Un panneau d'indication du nombre de tours peut être installé près de la ligne de départ / d'arrivée. Cette indication est sans engagement.

VI PARC FERMÉ, CLASSEMENTS, PÉNALITÉS, RECLAMATIONS, APPELS

ART. 26 PARC FERMÉ

Voir article 2.13 des Prescriptions générales.

ART. 27 CLASSEMENT

27.1 Le classement sera établi sur la base du nombre de tours effectués et du temps total correspondant.

27.2 En cas d'ex æquo, le temps du meilleur tour de course sera déterminant.

27.3 Tout participant qui a parcouru au moins 60% de la distance réalisée par le vainqueur (arrondie au nombre entier supérieur de tours) sera classé.

27.4 Les classements suivants seront établis:

ART. 28 PÉNALITÉS

28.1 La pénalité en temps est normalement montrée au Pilote au moyen d'un panneau blanc avec un «P» noir accompagné du numéro de départ.

28.2 Les pénalités peuvent être appliquées lors de compétitions ultérieures du même championnat, coupe, trophée, challenge ou série (art. 12.3.3 CSI/RSN).

28.3 Pour tous les Championnats, coupes, trophées, challenges ou séries de l'ASS, les Commissaires sportifs pourront également décider d'infliger les pénalités ci-après: suspension pour une ou plusieurs compétitions, retrait de points pour le championnat, coupe, trophée, challenge ou série (art. 12.3.5 CSI/RSN).

28.4 Les pénalités visées à l'article 12.3.1 CSI/RSN et à l'article 28.3 ci-dessus pourront, le cas échéant, être cumulées ou appliquées avec sursis (voir art. 12.3.6 CSI/RSN).

28.5 Une interdiction de zone pour les participants ou leurs aides ne pourra être décidée que par les Commissaires sportifs.

28.6 Die ASS hat das Recht, die Strafen unter Angabe des Namens der(s) davon betroffenen Person, Karts oder Kartmarke zu veröffentlichen bzw. veröffentlichen zu lassen. Ohne Beeinträchtigung des Berufsrechts gegen einen Entscheid dürfen die betroffenen Personen diese Veröffentlichung nicht benutzen, um gerichtlich gegen die ASS. oder gegen irgendeine Person, welche die genannte Veröffentlichung veranlasst hat, vorzugehen (siehe Art. 12.9 ISG/NSR).

28.7 Zusammenfassung der Strafen: Die folgende Liste von Beispielen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Sparkommissare haben die volle Autorität über die zu verhängenden Strafen.

28.6 L'ASS a le droit de publier ou de faire publier les pénalités, en indiquant le nom de la personne, du kart ou de la marque de kart qui en a fait l'objet. Sans préjudice du droit d'appel contre une décision, les personnes mises en cause ne pourront se prévaloir de cette publication pour intenter des poursuites judiciaires contre l'ASS, ou contre toute personne qui a fait ladite publication (voir article 12.9 CSI/RSN).

28.7 Récapitulation des pénalités: La liste d'exemples ci-dessous n'est pas exhaustive. Les Commissaires sportifs ont toute autorité concernant les pénalités à infliger.

	Infraction / Verstoss	Pénalité / Strafe
28.4.1	Présentation en retard aux vérifications administratives <i>Verspätung bei Administrativer Kontrolle</i>	Amende de CHF 50 <i>Busse von CHF 50</i>
28.4.2	Présentation en retard aux vérifications techniques <i>Verspätung bei Technischer Kontrolle</i>	Amende de CHF 50 <i>Busse von CHF 50</i>
28.4.3	Absence du pilote au briefing Abwesenheit des Fahrers beim Briefing	Amende de CHF 200 <i>Busse von CHF 200</i>
28.4.4	Non-conformité technique <i>Technische nicht konformität</i>	Disqualification de la manche <i>Disqualifikation aus dem Rennlauf</i>
28.4.4	Non-conformité technique et tricherie <i>Technische nicht konformität und Betrug</i>	Disqualification de la manche et annonce du cas à la CD <i>Disqualifikation aus dem Rennlauf und Meldung des Falls an die DK</i>
28.4.5	Tout raccourci, volontaire ou involontaire, également pendant le tour de formation <i>Jegliche Abkürzung der Strecke, freiwillig oder unfreiwillig, auch während der Einführungsrunde</i>	Disqualification de la manche <i>Disqualifikation aus dem Rennlauf</i>
28.4.6	Absence ou enlèvement non autorisé de matériel du parc fermé Toute opération, vérification, préparation ou remise en état du kart dans le parc fermé <i>Nicht erscheinen oder unbefugtes Entfernen von Material aus dem Parc Fermé. Jede Arbeit, Überprüfung, Vorbereitung oder Wiederinstandsetzung des Karts im Park Fermé</i>	Disqualification de la manche <i>Disqualifikation aus dem Rennlauf</i>
28.4.7	Conduite incorrecte, manœuvre frauduleuse, comportement non sportif ou de nature à nuire aux intérêts du karting <i>Unkorrektes Fahren, betrügerisches Manövrieren, unsportliches Verhalten welches dem Interesse des Kartsports schaden kann</i>	Disqualification de la manche et annonce du cas à la CD <i>Disqualifikation aus dem Rennlauf und Meldung des Falls an die DK</i>

ART. 29 PROTEST

29.1 Die Einreichung eines Protestes und die einzuhaltenden Fristen richten sich nach den Vorschriften des Internationalen Sportgesetzes der FIA und dem Nationalen Sportreglement der ASS.

29.2 Das Recht zum Protest steht nur an ordnungsgemäß angemeldeten Bewerber, oder deren Vertreter mit einer schriftlichen originalen Vollmacht zu. Die Sportkommissare und die Technischen Kommissare können immer von Amtes wegen handeln.

29.3 Die Protestfrist gegen die Ergebnisse oder die Klassements des Zeittrainings, Race 1 und Race 2 beträgt 10 Minuten nach der Veröffentlichung der Ergebnisse des Zeittrainings sowie von Race 1 und Race 2.

29.4 Die Protestfrist gegen die Ergebnisse oder die Klassemente des Finales beträgt 15 Minuten nach der Veröffentlichung der Ergebnisse des Finales.

29.5 Die Protestkaution beträgt CHF 450.- und ist in bar zu bezahlen. Im Falle eines unbegründeten Protestes kann die Anzahlung ganz oder teilweise zurückgehalten werden. Wenn festgestellt wird, dass der Antragsteller in böser Absicht gehandelt hat, kann der ASS darüber hinaus eine der im Code vorgesehenen Strafen verhängen.

29.6 Wenn der Protest die Demontage und den Zusammenbau verschiedener Teile eines Karts erfordert, muss der Protestführer eine zusätzliche Kaution die von den Sportkommissaren festgesetzt wird hinterlegen. Die Kontrolle selbst unterliegt der Zahlung des genannten Kostenvorschusses innerhalb der von den Sportkommissaren festgelegten Frist.

ART. 30 BERUFUNGEN

30.1 Das Einreichen einer Berufung gegen einen Entscheid der Sportkommissare und die zu berücksichtigenden Fristen richten sich nach den Vorschriften des Internationalen Sportgesetzes der FIA und dem Nationalen Sportreglement der ASS.

30.2 Die Absicht einen Rekurs einzulegen, muss innerhalb einer Stunde nach der Entscheidung der Sportkommissare schriftlich bekannt gegeben werden.

30.3 Die Berufungskautions beträgt CHF 4'500.—

30.4 Gemäß Artikel 12.2 des Internationalen Sportgesetzes kann gegen von den Sportkommissaren verhängte Zeitstrafen bei Verstößen gegen das Reglement kein Rekurs eingeleitet werden.

VII PREISE UND POKALE, SIEGEREHRUNG**ART. 31 PREISE UND POKALE**

Die Veranstalter haben eine Anzahl Preise vorzusehen, die der Anzahl der Anmeldungen und der Wichtigkeit der Sportveranstaltung entsprechen. Bei der Kategorie Mini und Super Mini erhalten mindestens die ersten zehn Platzierten einen Preis. In allen anderen Kategorien, erhalten mindestens die ersten fünf Platzierten einen Preis.

ART. 32 SIEGEREHRUNG

32.1 Das Datum, die Uhrzeit und der Ort der Siegerehrung werden in der Ausschreibung angegeben. Die Siegerehrung findet unmittelbar nach dem letzten Rennen statt

ART. 29 RÉCLAMATIONS

29.1 Le dépôt d'une réclamation et les délais à observer sont fonction des prescriptions du Code Sportif International de la FIA et du Règlement Sportif National de l'ASS.

29.2 Le droit de réclamation n'appartient qu'aux concurrents dûment inscrits ou à leurs représentants titulaires d'une procuration écrite originale. Les Commissaires sportifs et les Commissaires techniques peuvent toujours agir d'office.

29.3 Le délai de réclamation contre les résultats ou les classements des essais chronométrés, de la Race 1 et de la Race 2 est de 10 minutes après l'affichage des résultats des essais chronométrés et de la Race 1 et de la Race 2.

29.4 Le délai de réclamation contre les résultats ou les classements de la finale est de 15 minutes après l'affichage des résultats de la finale.

29.5 La caution de réclamation est fixée à CHF 450.- et est à verser en espèces. En cas de réclamation non fondée, la totalité ou partie de la caution pourra être retenue. En outre, s'il est établi que l'auteur de la réclamation a agi de mauvaise foi, l'ASS pourra lui infliger l'une des pénalités prévues au Code.

29.6 Si la réclamation rend nécessaire le démontage et le remontage de diverses pièces d'un kart, le plaignant doit verser une caution supplémentaire, fixée par les Commissaires sportifs. Le contrôle lui-même sera subordonné au versement de ladite avance de frais dans le délai fixé par les Commissaires sportifs.

ART. 30 APPELS

30.1 Le dépôt d'un appel contre une décision des Commissaires sportifs et les délais à observer sont fonction des prescriptions du Code Sportif International de la FIA et du Règlement Sportif National de l'ASS.

30.2 L'intention de déposer un appel doit être communiquée par écrit dans l'heure suivant la décision des Commissaires sportifs.

30.3 Le montant de la caution d'appel devant le TAN est de CHF 4500.-

30.4 Conformément à l'article 12.2 du Code Sportif International, les pénalités en temps infligées par les Commissaires sportifs pour des infractions aux Règlements ne sont pas susceptibles d'appel.

VII PRIX ET COUPES, REMISE DES PRIX**ART. 31 PRIX ET COUPES**

L'organisateur doit prévoir un nombre de prix en relation avec le nombre de participants et l'importance de la manifestation.

Pour la catégorie Mini et Super Mini, les dix premiers, au minimum, recevront un prix. Dans toutes les autres catégories, les cinq premiers, au minimum, recevront un prix.

ART. 32 REMISE DES PRIX

32.1 La date, l'heure et l'emplacement de la cérémonie de podium seront indiqués dans le Règlement Particulier. La cérémonie de podium aura lieu immédiatement après la dernière manche de course.

32.2 Die Teilnahme an der Siegerehrung ist für jeden Teilnehmer Ehrensache.

32.3 Fahrer, die einen Podiumsplatz erlangt haben, müssen an der Siegerehrung teilnehmen und ihren Renn-Overall tragen, jedoch ohne Helm.

32.4 Die Siegerehrung findet statt :

32.5 Preise und Pokale müssen bei der Preisverleihung persönlich abgeholt werden. Nicht bezogene Preise und Pokale bleiben Eigentum des Veranstalters. Es wird kein Preis oder Pokal verschickt.

VIII SONDERBESTIMMUNGEN DES VERANSTALTERS

Gemäß Ausschreibung

Mindestinhalt für die Ausschreibung «Kartrennen»**Allgemeine Einleitung**

Alle in dieser Ausschreibung nicht übernommenen Texte und Artikel entsprechen dem gültigen NSK-Standardreglement, auf welches man sich beziehen muss.

Nationale, Regionale und Club Veranstaltungen

Kapitel I	Gesamt
Kapitel II	Art. 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3
Kapitel III	Art. 4.1, 4.3, 4.6, 5, 6.1, 9.2, 10.1, 11.1, 11.2, 12.3, 13.6
Kapitel VI	Art. 27.4
Kapitel VII	Art. 32.4
Kapitel VIII	Je nach Notwendigkeit

Internationale Veranstaltungen

Zusätzlich sind die folgenden Texte aufzunehmen:

Kapitel III	Art. 7.6, 9.3, 10.4
-------------	---------------------

32.2 La participation à la remise des prix est une question d'honneur pour chaque participant.

32.3 Les Pilotes ayant remporté une place sur le podium doivent obligatoirement participer à la cérémonie de remise des prix et porter leur combinaison de compétition, mais sans casque.

32.4 La remise des prix aura lieu :

32.5 Les prix et coupes doivent être retirés personnellement lors de la cérémonie de remise des prix. Les prix et coupes non retirés resteront propriété de l'organisateur. Aucun prix ni coupe ne sera envoyé.

VIII DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DE L'ORGANISATEUR

Selon Règlement particulier.

Contenu minimum du règlement particulier «Courses de Karting»**Introduction générale**

Tous les textes et articles non repris au présent règlement particulier sont conformes au Règlement Général CSN en vigueur auquel il faut se référer.

Manifestations Nationales, Régionales et Club

Chapitre I	Complet
Chapitre II	Art. 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3
Chapitre III	Art. 4.1, 4.3, 4.6, 5, 6.1, 9.2, 10.1, 11.1, 11.2, 12.3, 13.6
Chapitre VI	Art. 27.4
Chapitre VII	Art. 32.4
Chapitre VIII	Selon nécessités

Manifestations Internationales

Les textes supplémentaires suivants sont à publier:

Chapitre III	Art. 7.7, 9.3 (INT), 10.3
--------------	---------------------------

IV - C VERHALTENS-CODEX AUF DER KARTSTRECKE/ CODE DE CONDUITE SUR CIRCUITS DE KARTING

3. VERHALTENS-CODEX AUF KARTSRECKEN

3.1 Einhaltung der Signale

Die Angaben im Artikel 2.15 der Allgemeinen Vorschriften und im Artikel 2.3 der Streckenordnung (Teil II) gelten als Teil dieses Verhaltenscodexes. Alle Fahrer müssen sich daran halten.

3.2 Überholen während eines Rennens

a) Ein Kart auf der Strecke kann die gesamte Streckenbreite nutzen. Sobald sich ihm jedoch ein Kart anschließt, der kurz vor dem Überholen ist, muss der Fahrer zulassen, dass der schnellere Fahrer ihn bei der ersten möglichen Gelegenheit überholen kann. Wenn der Fahrer nicht zu bemerken scheint, dass er überholt werden will, werden die Streckenkommissare die Blaue Flagge schwenken, um zu warnen, dass der schnellere Fahrer versucht zu überholen. Jeder Fahrer, der die Blaue Flagge absichtlich zu ignorieren scheint, wird den Sportkommissaren gemeldet.

b) Das Überholen kann je nach Umständen rechts oder links erfolgen. Manöver, wie beispielsweise mehr als eine Richtungsänderung zur Verteidigung einer Position, das absichtliche Verdrängen von Karts über den Streckenrand hinaus oder andere gefährliche Richtungsänderungen die andere Fahrer behindern können, sind strengstens untersagt. Jeder Fahrer, der sich einer der oben genannten Straftaten schuldig macht, wird den Sportkommissaren gemeldet.

c) Fahrer müssen die Strecke jederzeit benutzen. Um Zweifel auszuräumen:
- die weißen Linien, die die Streckenränder definieren, werden als Teil der Strecke betrachtet, die Bordsteine jedoch nicht.
- wenn kein Teil des Karts mit der Strecke in Kontakt bleibt wird beurteilt, dass ein Fahrer die Strecke verlassen hat. Verlässt ein Kart aus irgendeinem Grund die Strecke, kann der Fahrer ohne Verletzung des nachstehenden Punktes 2d) wieder an dem Rennen teilnehmen. Dies ist jedoch nur unter Wahrung der Sicherheit und ohne jegliche Vorteile möglich.

d) Die Wiederholung schwerwiegender Fehler oder der Anschein mangelnder Kontrolle über das Kart (z. B. das Verlassen der Strecke) wird den Sportkommissaren gemeldet und kann zur Disqualifikation der betroffenen Fahrer führen.

e) Kontakte / Kollisionen (während des Rennens, einschließlich der Auslaufrunde): Gegen einen Fahrer, der einen anderen Fahrer stößt, können Sanktionen verhängt werden.

3. CODE DE CONDUITE SUR CIRCUITS DE KARTING

3.1 Respect des signaux

Les indications figurant à l'Article 2.15 des Prescriptions Générales et à l'Article 2.3 du Règlement des Circuits (Partie II) sont considérées faire partie du présent Code de Conduite. Tout Pilote doit s'y conformer.

3.2 Dépassements pendant une course

a) Un kart qui se trouve sur la piste peut utiliser toute la largeur de ladite piste. Cependant, dès qu'il est rejoint par un kart qui est sur le point de lui prendre un tour, le Pilote doit permettre au Pilote plus rapide de le dépasser à la première occasion possible. Si le Pilote du kart rejoint ne semble pas se rendre compte qu'on veut le dépasser, les Commissaires de Piste agiteront des drapeaux bleus pour prévenir que le Pilote plus rapide cherche à dépasser. Tout Pilote qui semblerait ignorer délibérément les drapeaux bleus sera signalé aux Commissaires Sportifs de la Compétition.

b) Le dépassement, compte tenu des possibilités du moment, peut s'effectuer sur la droite ou sur la gauche. Toutefois, des manœuvres susceptibles de gêner les autres Pilotes, tels que changer plusieurs fois de direction pour défendre une position, entraîner volontairement des karts au-delà du bord de la piste ou procéder à tout autre changement dangereux de direction, sont strictement interdites. Tout Pilote jugé coupable de l'une des infractions susmentionnées sera signalé aux Commissaires Sportifs de la Compétition.

c) Les Pilotes doivent utiliser la piste à tout moment. Afin de dissiper tout doute:
- les lignes blanches sont considérées comme faisant partie de la piste, mais pas les bordures.
- un Pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de son kart ne demeure en contact avec la piste
Si un kart quitte la piste pour une raison quelconque, et sans préjudice du point 2d) ci-après, le Pilote peut rejoindre la course. Toutefois, ceci ne peut se faire que dans le respect de la sécurité et sans tirer un avantage quel qu'il soit.

d) La répétition de fautes graves ou l'évidence d'un manque de maîtrise du kart (telle que sortie de piste) seront signalées aux Commissaires Sportifs de la Compétition et pourront entraîner la disqualification de tout Pilote concerné.

e) Contacts / collisions (pendant la course, y compris le tour de décélération): des sanctions pourront être prises contre un Pilote qui pousse un autre Concurrent.

3.3 Karts, die während eines Rennens anhalten

a) Der Fahrer eines Karts, der die Strecke verlässt, weil er nicht in der Lage ist, die Geschwindigkeit des Rennens beizubehalten, sollte seine Absicht rechtzeitig signalisieren, und ist dafür verantwortlich, dass das Manöver sicher und so nahe wie möglich an einer Ausfahrt ausgeführt wird.

b) Sollte ein Kart außerhalb der Boxengasse oder außerhalb des Reparaturbereichs anhalten, muss es so schnell wie möglich weggeräumt werden, damit seine Anwesenheit keine Gefahr darstellt oder andere Fahrer behindert.

Wenn der Fahrer nicht in der Lage ist, sein Kart zu räumen, ist es die Pflicht der Streckenkommissare, Hilfe zu leisten. Wenn der Fahrer aufgrund dieser Unterstützung wieder am Rennen teilnimmt, muss dies unter vollständiger Einhaltung der Vorschriften und ohne dass ein Vorteil entsteht gemacht werden.

c) Jegliches Tanken ist untersagt, es sei denn, das betreffende Kart wird in einem dafür vorgesehenen Bereich angehalten.

d) Mit Ausnahme des Fahrers und ordnungsgemäß ernannter Offiziellen ist niemand berechtigt, ein angehaltenes Kart zu berühren, es sei denn, es befindet sich in der Boxengasse oder im Reparaturbereich.

e) Außer während einer Unterbrechung des Rennens gilt jedes von seinem Fahrer auf der Rennstrecke zurückgelassene Kart, auch wenn nur vorübergehend, als vom Rennen zurückgezogen.

3.4 Einfahrt in die Boxengasse (in den Reparaturbereich oder in den Service Park Ziel)

a) Die sogenannte «Auslaufzone» ist ein Teil des Boxenbereichs. Der zur Boxengasse führende Streckenabschnitt wird als «Boxeneingang» bezeichnet.

b) Während des Trainings und des Rennens ist der Zutritt zur Boxengasse, zum Reparaturbereich oder zum Service Park Ziel nur über die Boxeneinfahrt gestattet. Die Strafe für einen Verstoß gegen diese Regel ist die Disqualifikation vom Rennen.

c) Jeder Fahrer der die Absicht hat, die Piste zu verlassen oder die Boxengasse, seine Box, den Service Park Ziel oder den Reparaturbereich zu erreichen, sollte das rechtzeitig signalisieren, und ist dafür verantwortlich, dass das Manöver sicher ausgeführt wird.

d) Außer in Fällen höherer Gewalt (die von den Sportkommissaren der Veranstaltung als solche anerkannt werden) ist das Überschreiten der Abgrenzungslinie zwischen Boxeneinfahrt, Auslaufzone und Strecke in jeder Richtung verboten.

e) Außer in Fällen höherer Gewalt (die von den Sportkommissaren als solche akzeptiert werden), darf jede auf die Strecke gemalte Linie die die Karts welche die Boxengasse oder den Reparaturbereich verlassen trennt und die am Ausgang der Boxengasse oder der Reparaturzone ist, von keinem Teil eines Karts, das die Boxen verlässt, überquert werden

3.3 Karts s'arrêtant pendant une course

a) Le Pilote de tout kart qui quitte la piste car il est incapable de maintenir la vitesse de course devrait manifester à l'avance son intention de le faire et il lui incombe de veiller à ce que la manœuvre ne représente aucun danger et s'effectue le plus près possible d'un point de dégagement.

b) Si un kart s'arrête en dehors de la voie des stands ou en dehors de l'Aire de Réparation, il devra être dégagé le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas d'autres Pilotes.

Si le Pilote est dans l'impossibilité de dégager son kart, il sera du devoir des Commissaires de piste de prêter assistance. Si du fait de cette assistance le Pilote rejoint la course, ceci doit se faire dans le respect total du règlement et sans tirer un quelconque avantage.

c) Tout ravitaillement de quelque type que ce soit est interdit, sauf lorsque le kart concerné est arrêté en zone expressément prévue à cet effet.

d) À l'exception du Pilote et d'officiels dûment désignés, personne n'est autorisé à toucher à un kart arrêté sauf si celui-ci se trouve dans la voie des stands ou dans l'Aire de Réparation.

e) Excepté durant une suspension de la course, tout kart abandonné sur le circuit par son Pilote, même momentanément, sera considéré comme s'étant retiré de la course.

3.4 - Entrée dans la voie des stands (dans l'Aire de Réparation ou dans le «Parc Arrivée»)

a) La zone dite de décélération fait partie de l'aire des stands. La section de la piste conduisant à la voie des stands sera dénommée «entrée des stands».

b) Au cours des essais et de la course, l'accès à la voie des stands, à l'Aire de Réparation ou au «Parc Arrivée» n'est autorisé que par l'entrée des stands la zone de décélération. Toute dérogation à cette règle entraînera la disqualification du Pilote.

c) Tout Pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer dans la voie des stands, à son stand ou au «Parc Arrivée» ou dans l'Aire de Réparation doit manifester son intention à temps et s'assurer qu'il peut le faire sans danger.

d) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs de la Compétition), le franchissement dans quelque sens que ce soit de la ligne de démarcation entre l'entrée des stands la zone de décélération et la piste est interdit.

e) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs de la Compétition), toute ligne peinte sur la piste à la sortie des stands ou de l'Aire de Réparation dans le but de séparer les karts quittant les stands ou la Zone de Réparation des karts en piste ne pourra être franchie par aucune partie d'un kart quittant les stands.

autobau Schweizer Kartmeisterschaft Championnat Suisse de Karting

Kat./Cat.: Super Mini, OK Junior, X30 Challenge Switzerland, OK Senior, KZ2.

KALENDER/ CALENDRIER 2024

14.04.2024
LONATO (ITA)

26.05.2024
FRANCIACORTA (ITA)

30.06.2024
7 LAGHI CASTELLETTO
DI BRANDUZZO (ITA)

18.08.2024
LEVIER (FRA)

21.09.2024
WOHLEN (SUI)

Weitere Informationen auf /
Plus d'informations sur



V SPORTREGLEMENT DER SCHWEIZER KARTMEISTERSCHAFT / RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT SUISSE KARTING

1. SPORTREGLEMENT

1.1 Die NSK schreibt die Schweizer Kart Meisterschaft 2023 („die Meisterschaft“) für folgenden Kategorien aus: KZ2 (für Fahrer ab 15 Jahren), OK Senior (für Fahrer ab 14 Jahren), X30 Challenge Switzerland (für Piloten ab 14 Jahren), OK Junior (für Piloten von 12 bis 15 Jahren) und Super Mini (für Piloten von 8 bis 12 Jahren).

1.2 Die Meisterschaft krönt den Schweizer Meister Fahrer jeder Kategorie. Ein Kategorienwechsel ist nur einmal im Jahr und nur in einer höheren Kategorie möglich.

1.3 Alle Beteiligten (ASS, NSK, Organisatoren, Bewerber und Rennstrecken) verpflichten sich, die für die Meisterschaft geltenden Regeln anzuwenden und einzuhalten.

1.4 Der endgültige Text dieses Sportreglements ist die französische Fassung, auf die bei Auslegungstreitigkeiten Bezug genommen wird.

2. ALLGEMEINE PFLICHTEN

2.1 Alle an der Meisterschaft teilnehmenden Fahrer, Bewerber und Offiziellen verpflichten sich, im eigenen Namen und im Namen ihrer Angestellten und Vertreter alle Bestimmungen des International Sportgesetz („des Code“), des Verhaltenskodex für Kartstrecken, die Technischen Bestimmungen des ASS („die Technischen Bestimmungen“), die allgemeinen Bestimmungen, die Standardbestimmungen für Kartrennen, die Ausschreibung des Wettbewerbs und die vorliegenden Sportbestimmungen einzuhalten.

2.2 Nur die NSK ist berechtigt, Ausnahmen von diesem Sportreglement zu gewähren.

3. ABLAUF DER MEISTERSCHAFT

3.1 Die Meisterschaft findet in 5 Veranstaltungen statt.

3.2 Die Wettbewerbe haben den Status von nationalen Wettbewerben mit autorisierter Auslandsbeteiligung (NPEA / NI+).

3.3 Die Wettbewerbe umfassen drei Rennen genannt: („Race 1“, „Race 2“ und „Finale“).

3.4 Die Distanzen von Race 1 und Race 2, vom Startsignal bis zur Zielflagge entsprechen der Mindestanzahl an kompletten Runden, die erforderlich sind um die Distanz von 16 km bzw. 8 km für die Kategorie Super Mini zu überschreiten.

3.5 Die Distanz vom Finale, vom Startsignal bis zur Zielflagge entspricht der Mindestanzahl vollständiger Runden, die erforderlich sind, um die Distanz von 20 km bzw. 12 km für die Kategorie Super-Mini zu überschreiten.

3.6 Das Klassement jedes Wettbewerbs wird auf der Grundlage des Klassements des Finals erstellt.

1. RÈGLEMENT SPORTIF

1.1 La CSN annonce le Championnat Suisse de Karting 2023 («le Championnat») ouvert aux catégories suivantes: KZ2 (pour pilotes d'au moins 15 ans), OK Senior (pour pilotes d'au moins 14 ans), X30 Challenge Switzerland (pour pilotes d'au moins 14 ans), OK Junior (pour pilotes de 12 à 15 ans) et Super Mini (pour pilotes de 8 à 12 ans).

1.2 Le Championnat couronnera le pilote Champion suisse de chaque catégorie. Un changement de catégorie n'est possible qu'une fois par année et uniquement dans une catégorie supérieure.

1.3 Toutes les parties concernées (ASS, CSN, organisateurs, concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Championnat.

1.4 Le texte final du présent Règlement sportif sera la version française à laquelle il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation.

2. OBLIGATIONS GÉNÉRALES

2.1 Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), du Code de conduite sur circuits de karting, le Règlement technique de l'ASS («le Règlement technique»), Les Prescriptions générales, le Règlement standard pour courses de karting, le Règlement particulier de la compétition et le présent Règlement sportif.

2.2 Seule la CSN est habilitée à accorder des dérogations au présent Règlement sportif.

3. PRINCIPE ET DÉROULEMENT

3.1 Le Championnat se déroule en 5 compétitions.

3.2 Les compétitions auront le statut de compétitions nationales à participations étrangère autorisée (NPEA/NI+) libre.

3.3 Les compétitions comporteront trois manches de course (nommées «Race 1», «Race 2» et «Finale»).

3.4 Les distances de la Race 1 et de la Race 2, à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, seront égales au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser la distance de 16 km, respectivement 8 km pour la catégorie Super-Mini.

3.5 La distance de la Finale, à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, sera égale au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser la distance de 20 km, respectivement 12 km pour la catégorie Super-Mini.

3.6 Le classement de chaque compétition est établi sur la base du classement de la Finale.

4. WERTUNG

4.1 Für jede Kategorie wird die Meisterschaftswertung auf der Grundlage der für Race 1, Race 2 und für das Finale eines jeden Wettbewerbs zugeteilten Punkte festgelegt.

4.2 Nur Fahrer mit einer vom ASS ausgestellten Lizenz, die offiziell für die Meisterschaft eingeschrieben sind (siehe Art. 5), werden für die Vergabe der Meisterschaftspunkte berücksichtigt.

4.3 Alle Ergebnisse bleiben erhalten.

4.4 Um in der Endwertung der Meisterschaft zu erscheinen, muss der Fahrer an mindestens 3 Wettbewerben teilgenommen haben, die für die Meisterschaft zählen.

4.5 Der Schweizer Meister Titel in jeder Kategorie wird an den Fahrer vergeben, der die höchste Punktzahl erreicht.

4.6 Erreichen die Fahrer in der Gesamtwertung die gleiche Punktzahl, so entscheiden für die Rangordnung die bessere Klassierung der einzelnen Wertungsplätze (Anzahl der Siege, Anzahl der 2. Plätze usw.)

4.7 Bei jedem Zwischenklassement eines Wettbewerbs (erstellt am Ende von Race 1 und Race 2) werden Punkte, gemäß der folgenden Skala, an die ersten 15 klassierten Fahrer verteilt:

Punkteverteilung Race 1 + Race 2 / Attribution des points Race 1 + Race 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
20	17	15	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Punkteverteilung Final / Attribution des points Finale

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
30	25	21	19	17	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

4.9 Bei jedem Wettbewerb werden zusätzliche Punkte für die beste Runde im Zeittraining und im Finale vergeben:

- schnellste Runde im Zeittraining: 2 zusätzliche Punkte
- schnellste Runde im Finale: 3 zusätzliche Punkte

4.10 Bei jedem Wettkampf in Race 1, Race 2 und im Finale sind nur die Fahrer, die mindestens 60% der vom Sieger absolvierten Distanz gefahren sind (auf die nächste ganze Rundenanzahl aufgerundet), Meisterschaftspunkte berechtigt.

4.11 Wird ein Rennen gemäß Artikel 2.21 der Allgemeinen Bestimmungen abgebrochen, ohne wieder zu starten können, und wurden weniger als 2 Runden zurückgelegt, werden keine Punkte vergeben. Wenn mehr als 2 Runden und weniger als 75% der geplanten Distanz zurückgelegt wurden, wird die Hälfte der geplanten Punkte vergeben. Volle Punkte werden vergeben, wenn 75% oder mehr der geplanten Distanz zurückgelegt wurden.

4.12 Auf Einladung, müssen die ersten zehn klassierten Fahrer jeder Kategorie der Meisterschaft, bei der Offiziellen Preisverteilung Karting des ASS anwesend sein.

4.13 Bewerber und Fahrer können, innerhalb von 7 Tagen nach Veröffentlichung des provisorischen Schlussklassements der Meisterschaft, beim Sekretariat ASS eine schriftliche Beschwerde gegen die Wertung einreichen.

4. CLASSEMENTS

4.1 Pour chaque catégorie, les classements du Championnat sera établi sur la base des points attribués pour la Race 1, la Race 2 et pour la Finale de chaque compétition.

4.2 Seuls les pilotes titulaires d'une licence délivrée par l'ASS qui sont officiellement inscrits au Championnat (voir art. 5) seront pris en considération pour l'attribution des points de Championnat.

4.3 Tous les résultats sont retenus.

4.4 Pour figurer au classement final du Championnat, le pilote devra avoir participé au moins à 3 épreuves comptant pour le Championnat.

4.5 Le titre de Champion suisse de chaque catégorie sera attribué au pilote qui aura obtenu le plus grand nombre de points.

4.6 Pour les pilotes dont le total de points au classement final du Championnat serait identique, il sera tenu compte de la qualité des places obtenues dans les classements individuels (nombre de victoires, nombre de 2e places, etc.).

4.7 À chaque compétition, les classements intermédiaires (établi à l'issue de la Race 1 et de la Race 2) donneront lieu à une attribution de points aux 15 premiers pilotes classés selon le barème suivant:

4.9 À chaque compétition, des points supplémentaires sont attribués pour le meilleur tour lors des essais chronométrés et de la finale :

- meilleur tour lors des essais chronométrés: 2 points supplémentaires
- meilleur tour lors de la Finale: 3 points supplémentaires

4.10 À chaque compétition, lors de la Race 1, de la Race 2 et de la Finale, seuls les pilotes qui auront parcouru au minimum le 60% de la distance parcourue par le vainqueur de la manche (arrondie au nombre entier supérieur de tours) peuvent marquer des points pour le Championnat.

4.11 Si une course est interrompue en application de l'article 2.21 des Prescriptions générales sans pouvoir repartir et si moins de 2 tours ont été couverts, aucun point ne sera attribué. Si plus de 2 tours et moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, la moitié des points prévus sera attribuée. La totalité des points sera attribuée si 75% ou plus de la distance prévue ont été couverts.

4.12 S'ils y sont invités, les dix premiers pilotes classés au Championnat de chaque catégorie auront l'obligation d'être présents lors de la remise des prix ASS Karting.

4.13 Les concurrents et les pilotes peuvent présenter une réclamation écrite au Secrétariat de l'ASS contre le classement final provisoire du Championnat dans les 7 jours qui suivent sa publication.

5. EINSCHREIBUNG ZUR MEISTERSCHAFT

5.1 Die Einschreibung für die Meisterschaft muss spätestens 10 Tage vor dem ersten Wettbewerb, an dem der Fahrer teilnehmen möchte, über das auf www.motorsport.ch verfügbare Anmeldeformular beim Sekretariat ASS eingereicht werden. Unvollständige Anmeldeformulare werden nicht berücksichtigt.

5.2 Die Einschreibungen müssen folgendes enthalten:

- eine Bestätigung, dass der Fahrer in seinem Namen und im Namen aller Personen die von seiner Teilnahme am Wettbewerb betroffenen sind, den Code, den Verhaltenscode auf Kartstrecken, die Technischen Bestimmungen, die Allgemeinen Vorschriften, das Standardreglement für Kartrennen und dieses Sportreglement gelesen und verstanden hat.
- Namen, Kontaktdaten und Angaben zum Piloten

5.3 Bewerber und Fahrer müssen sich direkt beim Organisator der einzelnen Meisterschaftsveranstaltungen anmelden.

6. ZUGELASSENE FAHRER

Fahrer, die an der Meisterschaft teilnehmen, müssen über eine vom ASS ausgestellte Lizenz verfügen, die für die entsprechende Kategorie gültig ist.

7. ZUGELASSENE KARTS UND MATERIAL

7.1 Die Meisterschaft ist, wie im Technischen Reglement festgelegt, für folgende Kartkategorien vorgesehen:

KZ2	für Fahrer ab 15 Jahre
OK Senior	für Fahrer ab 14 Jahre
X30 Challenge Switzerland	für Fahrer ab 14 Jahren
OK Junior	für Fahrer ab 12 bis 15 Jahre
Super Mini	für Fahrer ab 8 bis 12 Jahre

7.2 Jeder Fahrer hat das Recht, bei der Technischen Kontrolle 1 Fahrgestell, 1 Motor und 1 Reservemotor vorzuzeigen. Zwei Piloten können sich einen Reservemotor teilen, dieser Vorgang muss jedoch den Technischen Kommissaren bei der Technischen Kontrolle mitgeteilt werden. Die Karts müssen komplett (Fahrgestell, Karosserieteile und Zubehör) mit den Motoren vorgezeigt werden.

7.3 Vor dem Offiziellen Freien Training hat jeder Fahrer folgendes Material bei der Technischen Kontrolle markiert: 1 Fahrgestell (bei der Technischen Kontrolle markiert), 1 Motor und 1 Ersatzmotor (beide bei der Technischen Kontrolle markiert).

8. REIFEN

8.1 Maximale Anzahl Slicks-Reifen
Ab dem Zeittraining hat jeder Fahrer einen Satz neue „Slick“ Reifen sowie einen neuen „Slick“ Vorderreifen und einen neuen „Slick“ Hinterreifen (zwei Ersatzreifen) zur Verfügung.

8.2 Maximale Anzahl Regen-Reifen
Ab dem Zeittraining hat jeder Fahrer zwei Sätze neuer Regenreifen zur Verfügung.
Bei Nichtgebrauch können diese für das nächste Rennen verwendet werden (die Codes werden pro Fahrer aufgezeichnet).

8.3 Der Rennleiter hat die Möglichkeit, in Absprache mit den Sportkommissaren zusätzliche Ersatzreifen zuzulassen.

5. INSCRIPTION AU CHAMPIONNAT

5.1 Les inscriptions au Championnat devront être soumises au Secrétariat de l'ASS au plus tard 10 jours avant la première compétition à laquelle le pilote envisage de participer au moyen du formulaire d'engagement disponible sur www.motorsport.ch. Les formulaires d'engagement incomplets ne seront pas pris en considération.

5.2 Les inscriptions devront comprendre:

- Une confirmation que le pilote, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation à la compétition, a lu et compris le Code, le Code de conduite sur circuits de karting, le Règlement technique, les Prescriptions générales, le Règlement standard pour courses de karting et le présent Règlement sportif.
- Les noms, coordonnées et détails du pilote.

5.3 Les concurrents et les pilotes doivent s'inscrire directement auprès de l'organisateur de chacune des compétitions du Championnat.

6. PILOTE ADMIS

Les pilotes s'engageant au Championnat doivent être titulaires d'une licence délivrée par l'ASS valable pour la catégorie correspondante.

7. KART ET MATÉRIEL ADMIS

7.1 Le Championnat est réservé aux karts des catégories suivantes, tels que définis par le Règlement technique:

KZ2	pour pilotes d'au moins 15 ans
OK Senior	pour pilotes d'au moins 14 ans
X30 Challenge Switzerland	pour pilotes d'au moins 14 ans
OK Junior	pour pilotes de 12 à 15 ans
Super Mini	pour pilotes de 8 à 12 ans

7.2 Chaque pilote aura le droit de présenter aux vérifications techniques 1 châssis, 1 moteur et 1 moteur de réserve. Deux pilotes peuvent se partager un moteur de réserve, mais cette façon de procéder doit être annoncée aux Commissaires techniques lors des vérifications techniques. Les karts devront être présentés complets (châssis, carrosseries et accessoires montés) avec les moteurs.

7.3 À partir des essais libres officiels, chaque pilote pourra disposer du matériel suivant marqué aux Vérifications Techniques: 1 châssis (marqué aux vérifications techniques), 1 moteur et 1 moteur de réserve (les 2 marqués aux vérifications techniques).

8. PNEUMATIQUES

8.1 Nombre maximum de pneus «slicks»
À partir des essais chronométrés, chaque pilote pourra disposer d'un train de pneu «slicks» neufs, plus un pneu «slick» neuf avant et un pneu «slick» neuf arrière (deux pneus de remplacement).

8.2 Nombre maximum de pneus pluie
À partir des essais chronométrés, chaque pilote pourra disposer de deux trains de pneu pluie neufs.
En cas de non-utilisation ils peuvent être utilisés à la prochaine course (les codes sont enregistrés par Pilote).

8.3 Le Directeur de course a la possibilité d'admettre, d'entente avec les Commissaires sportifs, des pneus de remplacement complémentaires.

8.4 Reifenausgabe

8.4.1 Während jeder Veranstaltung und in Übereinstimmung mit dem Zeitplan muss ein Gutschein bei dem von der NSK beizugehenden exklusiven Reifenlieferanten gekauft werden.

8.4.2 Die Reifenausgabe „Slick“ erfolgt im Service Park nach Auslösung. Die Barcodes, die den jedem Fahrer zugeordneten Reifen entsprechen, werden eingescannt oder im Technischen Pass des betreffenden Fahrers eingetragen. Regenreifen müssen vorgängig an die Veranstaltung bei einem von der NSK ernannten Reifenlieferanten gekauft werden.

8.4.3 Die Bewerber / Fahrer sind für die Aufbewahrung ihrer Reifen selber verantwortlich.

8.4.4 Das MiniRAE Lite-Messgerät von „RAE Systems Inc. (USA)“ wird im Zeittraining, Race 1, Race 2 und Finale verwendet, um zu überprüfen, ob die Reifen den Vorschriften entsprechen.

8.4.5 Die VOC-Messung der Reifen darf unter allen Umständen 15 ppm (maximaler Grenzwert) nicht überschreiten. Hinweis: Reifenverschmutzung, z.B. durch Kettenspray sollte vermieden werden, da sonst der Grenzwert überschritten werden kann.

8.4.6 Die Technische Kommissare können jederzeit während des Wettbewerbs Reifenkontrollen durchführen. Wenn die Kontrolle feststellt, dass ein oder mehrere Reifen nicht den Vorschriften entsprechen, ist der betroffene Fahrer nicht Startberechtigt, (und nimmt daher nicht am entsprechenden Teil des Wettbewerbs teil) (Zeittraining, Race 1, Race 2 und Finale) Proteste gegen dieses Verfahren sind nicht zulässig. Proteste und Berufungen haben in diesem Bereich keine aufschiebende Wirkung.

8.4.7 Wird das Barcode-System nicht verwendet, werden die Reifen vom Veranstalter im Parc Fermé verteilt, gekennzeichnet und aufbewahrt. Die Reifen werden vor jedem Lauf im Parc Fermé montiert und nach jedem Lauf im Parc Fermé demontiert. Die Montage und Demontage der Reifen darf nur mit dem vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Material (Luftkompressor, Seife, Wasserkanister) ausgeführt werden. Zwischen den Läufen werden die Reifen vom Veranstalter im Parc Fermé aufbewahrt.

9. TREIBSTOFF

9.1 Der Treibstoffbezug ist frei. Der Treibstoff darf maximal 100 Oktan MOZ betragen. Der Treibstoff muss die Anforderungen der Norm SN 181 162 erfüllen. Der Treibstoff darf ausschließlich aus einem Gemisch aus handelsüblichem bleifreiem Benzin und Öl gemäß der von der CIK-FIA zugelassenen Schmierstoffliste bestehen [Referenz]. Das Ändern der Zusammensetzung des Basistreibstoffs durch Zugabe von Zusätzen ist strengstens untersagt.

9.2 Der Veranstalter kann eine obligatorische Versorgung ab einer Tankstelle vorsehen. In diesem Fall kann nur Treibstoff von dieser Tankstelle verwendet werden.

9.3 Zu jedem Zeitpunkt nach dem Zeittraining muss das Treibstoffvolumen im Tank für alle Kategorien mindestens 1,5 Liter betragen. Zur Treibstoffkontrolle muss jeder Fahrer den Technischen Kommissaren einen ungeöffneten Originalbehälter seines Schmiermittels für die Referenzmessung geben.

8.4 Distribution

8.4.1 Lors de chaque épreuve et conformément au programme, un bon doit être acheté auprès du fournisseur exclusif de pneus désigné par la CSN.

8.4.2 La distribution des pneus «slick» se fera dans le parc d'assistance et aura lieu par tirage au sort. Les codes-barres correspondant aux pneus attribués à chaque Pilote seront scannés ou reproduits sur le passeport technique du pilote concerné. Les pneus pluies devront être achetés avant l'épreuve auprès du fournisseur exclusif de pneus désigné par la CSN.

8.4.3 Les pneus seront stockés sous la responsabilité du concurrent/pilote.

8.4.4 L'appareil de mesure MiniRAE Lite de la société «RAE Systems Inc. (USA)» sera utilisé en essais chronométrés et les manches de course (Race 1, Race 2 et Finale) pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement.

8.4.5 La mesure COV des pneus ne devra pas dépasser 15 ppm (valeur limite maximale) en toutes circonstances.

Note: La pollution des pneus, par ex. par spray pour chaîne, doit être évitée car elle peut entraîner le dépassement de la valeur limite.

8.4.6 Les Commissaires techniques peuvent procéder à des contrôles des pneus à tout moment de la compétition. Si le contrôle permet d'établir qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la pré-grille (et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition (essais chronométrés, Race 1, Race 2 et Finale). Les réclamations à l'encontre de cette procédure ne sont pas admises. Les réclamations et appels en la matière n'ont pas d'effet suspensif.

8.4.7 Si le système de codes-barres n'est pas utilisé, les pneus seront distribués, marqués et conservés dans le parc fermé par l'organisateur. Les pneus seront montés dans le parc fermé avant chaque manche et démontés dans le parc fermé après chaque manche. Le montage et démontage des pneus ne peut s'effectuer qu'avec le matériel fourni par l'organisateur (compresseur d'air, savon, bidons d'eau). Entre les manches, les pneus sont conservés dans le parc fermé par l'organisateur.

9. CARBURANT

9.1 L'approvisionnement en carburant est libre. Le carburant ne doit pas dépasser un maximum de 100 octane MOZ. Le carburant devra répondre aux spécifications de la norme SN 181 162. Le carburant doit être constitué exclusivement d'un mélange d'essence sans plomb disponible dans le commerce et d'huile selon la liste de lubrifiants agréés par la CIK-FIA [référence]. La modification de la composition du carburant de base par addition de quelque composé que ce soit est strictement interdite.

9.2 L'organisateur peut prévoir un approvisionnement obligatoire auprès d'une station d'essence. Dans ce cas, seul le carburant provenant de cette station d'essence peut être utilisé.

9.3 À tout moment à partir des essais chronométrés, le volume de carburant dans le réservoir doit être supérieur ou égal à 1.5 litres pour toutes les catégories. Pour le contrôle du carburant, chaque pilote doit remettre aux Commissaires techniques un récipient original non-ouvert de son lubrifiant pour la mesure de référence.

10. ALLGEMEINE SICHERHEIT

Siehe Artikel 2.14 der Allgemeinen Vorschriften.

11. ABLAUF DER MEISTERSCHAFT

Die Wettkämpfe bestehen aus: Offiziellm Freien Training, Zeittraining und Rennläufen (Race 1, Race 2 und Finale).

11.2 Offizielles Freies Training

Siehe Artikel 20 des Standardreglements für Kartrennen.

11.3 Zeittraining

Die Dauer des Zeittrainings beträgt 6 Minuten für jede Kategorie.

Siehe Artikel 21 des Standardreglements für Kartrennen.

11.4 Race 1 et Race 2

Siehe Artikel 22 des Standardreglements für Kartrennen.

11.5 Finale

Siehe Artikel 23 des Standardreglements für Kartrennen.

11.6 Vorstart

Siehe Artikel 2.19 der Allgemeinen Vorschriften.

11.7 Startvorgang

Siehe Artikel 2.20 der Allgemeinen Vorschriften.

11.8 Unterbrechung des Rennens

Siehe Artikel 2.21 der Allgemeinen Vorschriften.

11.9 Wiederaufnahme des Rennens

Siehe Artikel 2.22 der Allgemeinen Vorschriften.

11.10 Ankunft / Ziel

Siehe Artikel 2.23 der Allgemeinen Vorschriften.

11.11 Parc Fermé

Siehe Artikel 2.13 der Allgemeinen Vorschriften.

11.12 Vorfälle

Siehe Artikel 2.24 der Allgemeinen Vorschriften.

12. WERBUNG

12.1 Die NSK hat die Möglichkeit, bestimmte Plätze auf der Karosserie des Karts und / oder auf der persönlichen Ausrüstung der an der Meisterschaft teilnehmenden Fahrer zu reservieren, um die Werbung für die Meisterschaft anzuzeigen. Die Nichteinhaltung dieser Verpflichtung kann zu einem Startverbot für das betreffende Kart führen. Die Sportkommissare der Veranstaltung entscheiden endgültig über die Zulassung des Karts.

12.2 Während der Meisterschaftsveranstaltungen behält sich die NSK das Recht vor, einen angemessenen Bereich kostenlos für offizielle Händler und Sponsoren der Meisterschaft zu belegen.

10. SÉCURITÉ GÉNÉRALE

Voir article 2.14 des Prescriptions générales.

11. DÉROULEMENT DU CHAMPIONNAT

Les compétitions se composeront d'essais libres officiels, d'essais chronométrés, de manches de course (Race 1, Race 2 et Finale).

11.2 Essais libres officiels

Voir article 20 du Règlement standard.

11.3 Essais chronométrés

Une séance de 6 minutes pour chaque catégorie est prévue.

Voir article 21 du Règlement standard.

11.4 Race 1 et Race 2

Voir article 22 du Règlement standard.

11.5 Finale

Voir article 23 du Règlement standard.

11.6 Grilles de départ

Voir article 2.19 des Prescriptions générales.

11.7 Procédure de départ

Voir article 2.20 des Prescriptions générales.

11.8 Suspension d'une course

Voir article 2.21 des Prescriptions générales.

11.9 Reprise d'une course

Voir article 2.22 des Prescriptions générales.

11.10 Arrivée

Voir article 2.23 des Prescriptions générales.

11.11 Parc fermé

Voir article 2.13 des Prescriptions générales.

11.12 Incidents

Voir article 2.24 des Prescriptions générales.

12. PUBLICITÉ

12.1 La CSN a la possibilité de réserver certains endroits sur la carrosserie du kart et/ou sur l'équipement personnel des pilotes participant au Championnat pour y faire figurer la publicité du Championnat. La non-observation de cette obligation peut entraîner une interdiction de départ pour le kart concerné. Les Commissaires sportifs de l'épreuve décident définitivement de l'admission du kart.

12.2 Lors d'épreuves du Championnat, la CSN se réserve le droit d'occuper gratuitement une surface appropriée pour les revendeurs officiels et les sponsors du Championnat.

ÜBERSICHT DER KART-KATEGORIEN 2024 - Schweizer Kart Meisterschaft

Kategorie	KZ2 (Gr 1)	OK Senior (Gr 2)	OK Junior (Gr 2)	X30 Challenge	Super Mini (Gr 3)
Alter	15	14 ⁽¹⁾	12-15	14 ⁽¹⁾	8-12
Lizenz (Minimum)	K-NAT E	K-NAT E	K-NAT F	K-NAT F	K-NAT H/G
Gewicht (Fahrer + Kart)	170 kg	150 kg	140 kg	158 kg	110 kg
Hubraum (max)		125 ccm			60 ccm
Benzin- / Oelgemisch	frei	max. 4%	max. 4%	frei	frei
Motor	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	lame X30	Homologation CIK-FIA
Zündung	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	lame X30	Homologation CIK-FIA _Selettra PF5858
Drehzahlbegrenzung (max)	frei	16 000 U/min	14 000 U/min	16 000 U/min	14 000 U/min
Fahrgestell		Homologation CIK-FIA			
Kettenschutz		Obligatorisch Gemäss CIK-FIA			
Antrieb	Getriebe	Direktantrieb		Original Kupplung	
Trockenreifen (Slicks)	LeCont LPM	LeCont LPM	LeCont LOH	Vega XH4 Option	Vega M1 Mini
Regenreifen	LeCont LWR	LeCont LWR	LECont LWR	Vega W6 Wet	Vega WM1 Wet
Vergaser	Dell'Orto VHSH 30 CS	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	Tillotson HW-27A	Homologation CIK-FIA
Ansaugerausdämpfer	Hom. CIK-FIA Admiss. d'air (max 30mm)	Hom. CIK-FIA Admiss. d'air (max 23mm)	Hom. CIK-FIA Admiss. d'air (max 23mm)	lame Original 23mm	Hom. CIK-FIA Admiss. d'air (max 23mm)
Auspuffschalldämpfer	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	lame Original	Homologation CIK-FIA
Teilschaltung / Spoiler		Homologation CIK-FIA			
Heckaufahrterschutz		Homologation CIK-FIA			
Farbe Nummernschild	Gelb	Gelb	Gelb	Gelb	Gelb
Startnummer schwarz	101-199	501 - 599	401 - 499	301-399	1-99

= gemäss technischem Reglement CIK-FIA

⁽¹⁾ Geburtstag ist massgebend

RESUME DES CATEGORIES DE KART 2024 - Championnat Suisse de Karting

Catégorie	KZ2 (Gr 1)	OK Senior (Gr 2)	OK Junior (Gr 2)	X30 Challenge	Super Mini (Gr 3)
Age	15	14 ⁽¹⁾	12-15	14 ⁽¹⁾	8-12
Licence (minimum)	K-NAT E	K-NAT E	K-NAT F	K-NAT F	K-NAT H/G
Poids (pilote + kart)	170 kg	150 kg	140 kg	158 kg	110 kg
Cylindrée (max)		125 ccm			
Mélange carburant / lubrifiant	Libre	Max. 4%	Max. 4%	Libre	Libre
Moteur	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	lame X30	Homologation CIK-FIA
Allumage	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	lame X30	Homologation CIK-FIA _Selettra PF5858
Limitation du régime moteur à maximum	libre	16 000 tr/min	14 000 tr/min	16 000 tr/min	14 000 tr/min
Châssis		Homologation CIK-FIA			
Protection de chaîne		Obligatoire selon CIK-FIA			
Transmission	Boîte de vitesse	Prise directe		Embrayage original	
Pneus secs (slicks)	LeCont SVC Prime	LeCont SVC Prime	LeCont SVB Option	Vega XH3 Option	Vega M1 Mini
Pneus pluie	LeCont SV1 Wet	LeCont SV1 Wet	LeCont SVB	Vega W6 Wet	Vega WM1 Wet
Carburateur	Dell'Orto VHSH 30 CS	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	Tillotson HW-27A	Homologation CIK-FIA
Silencieux d'admission	Hom. CIK-FIA Admiss. d'air (max 30mm)	Hom. CIK-FIA Admiss. d'air (max 23mm)	Hom. CIK-FIA Admiss. d'air (max 23mm)	lame Original 23mm	Hom. CIK-FIA Admiss. d'air (max 23mm)
Echappement	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	Homologation CIK-FIA	lame Original	Homologation CIK-FIA
Carénage partiel / Spoiler		Homologation CIK-FIA			
Pare-chocs arrière		Homologation CIK-FIA			
Couleur plaque numéro	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune
Numéro de départ noir	101-199	501 - 599	401 - 499	301-399	1-99

= selon règlement technique international CIK-FIA

⁽¹⁾ Date de naissance est déterminante

Reifenvergabe autobau SKM 2024 Attribution des pneus autobau CSK 2024



Das Komitee Karting von Auto Sport Schweiz hat die Reifenvergabe für das Jahr 2024 diskutiert und der untenstehenden Vorschlag wurde von der Nationalen Sportkommission (NSK) am 14.02.2024 genehmigt.

Le Comité Karting d'Auto Sport Suisse a discuté l'attribution des pneus pour l'année 2024 et la proposition ci-dessous été approuvée par la Commission Sportive Nationale (CSN) le 14.02.2024

Kategorie/Catégorie	Händler/Fournisseur	Slick		Wet		
		vorne/avant hinten/arrière	Vega M1 Vega M1	10 x 4.00 - 5 CIK Mini 11 x 5.00 - 5 CIK Mini	Vega WM1 Vega WM1	10 x 4.00 - 5 CIK Wet 11 x 5.00 - 5 CIK Wet
OK Junior	Swiss Hutless Karts AG Grenzstrasse 31 3250 Lyss	vorne/avant hinten/arrière	LeCont LOH LeCont LOH	10 x 4.50 - 5 CIK Option 11 x 7.10 - 5 CIK Option	LeCont LWR LeCont LWR	10 x 4.20 - 5 CIK Wet 11 x 6.00 - 5 CIK Wet
X30 Challenge Switzerland	The Kart Company Alte Lyss-Strasse 12 3270 Aarberg	vorne/avant hinten/arrière	Vega XH4 Vega XH4	10 x 4.60 - 5 CIK Option 11 x 7.10 - 5 CIK Option	Vega W6 Vega W6	10 x 4.20 - 5 CIK Wet 11 x 6.00 - 5 CIK Wet
OK Senior	Swiss Hutless Karts AG Grenzstrasse 31 3250 Lyss	vorne/avant hinten/arrière	LeCont LPM LeCont LPM	10 x 4.50 - 5 CIK Prime 11 x 7.10 - 5 CIK Prime	LeCont LWR LeCont LWR	10 x 4.20 - 5 CIK Wet 11 x 6.00 - 5 CIK Wet
KZZ	Swiss Hutless Karts AG Grenzstrasse 31 3250 Lyss	vorne/avant hinten/arrière	LeCont LPM LeCont LPM	10 x 4.60 - 5 CIK Prime 11 x 7.10 - 5 CIK Prime	LeCont LWR LeCont LWR	10 x 4.20 - 5 CIK Wet 11 x 6.00 - 5 CIK Wet

Stand/Etat 14.02.2024

Clay Regazzoni – Der Unzerstörbare

Wie aus dem Tessiner, Sohn eines Garagisten, der erfolgreichste Schweizer Formel 1 Rennfahrer wurde, erfahren Sie auf einem Rundgang durch den Clay Regazzoni Honor Room. In der Dauerausstellung sehen Sie seine Pokale, viele Bilder, historische Filme, persönliche Erinnerungsstücke und die Fahrzeuge der charismatischen und erfolgreichen Persönlichkeit.

Auch Führungen sind buchbar.



Es gibt auch Dinge, die wir nicht drucken.

Drucken. Personalisieren. Verpacken.



Wann immer es darum geht, etwas zu versenden, fragen Sie uns. Wir drucken und personalisieren Ihre Kundenbriefe, legen die Beilagen dazu, personalisieren auch diese – in Sie oder Du – und stecken das Ganze in eine passende, korrekt adressierte Verpackung. Einfacher geht es nicht.



druckerei glauser ag
3312 fraubrunnen
www.glauserdruck.ch

VI TECHNISCHES REGLEMENT / RÈGLEMENT TECHNIQUE

Nur der französische Text ist maßgebend.
Die Verwendung des männlichen Geschlechts dient der leichteren Lesbarkeit und hat keine diskriminierende Absicht.

1. EINTEILUNG

Kategorien und Klassen

Die in Wettbewerben eingesetzten Karts werden in die folgenden Kategorien und Klassen eingeteilt:

Gruppe 1	
KZ	Hubraum von 125 cm ³
Gruppe 2	
KZ2	Hubraum von 125 cm ³
OK	Hubraum von 125 cm ³
OK-N	Hubraum von 125 cm ³
OK Junior	Hubraum von 125 cm ³
OK-N Junior	Hubraum von 125 cm ³
Gruppe 3	
Mini	Hubraum von 60 cm ³
MiniXS	Hubraum von 60 cm ³
Mini E	Elektrischer Antrieb max. 60V/7 kW
Gruppe 4	
Superkart	Hubraum von 250 cm ³

ASS-CH X30 Challenge Switzerland, identisch mit Gruppe 2 (außer Motor und Zubehör)

2. DEFINITIONEN

Die nachstehend aufgeführten Definitionen und Abkürzungen ergänzen die Definitionen im Internationalen Sportgesetz. Sie werden generell in allen Vorschriften und Anhängen verwendet.

(Siehe Artikel 2.1 der Bestimmungen der NSK)

2.1 Definition eines Karts

Ein Kart ist ein einsitziges Landfahrzeug mit Karosserieteilen, aber ohne Dach, Cockpit oder Federung. Es hat vier nicht in einer Linie angeordnete Räder, die in Kontakt mit dem Boden sind: Die beiden vorderen Räder dienen der Lenkung, während die beiden hinteren Räder (verbunden durch eine einteilige Achse) das Kart antreiben. Ausschließlich die Reifen dürfen mit dem Boden in Kontakt kommen, wenn sich der Fahrer an Bord befindet.

Die wichtigsten Teile eines Karts sind das Chassis, einschließlich der Karosserie, die Räder und der Motor.

Der Fahrersitz ist auf dem Sitz, mit den Füßen nach **vorne**.

2.2 Sicherheit der Karts

Karts sind nur dann zum Rennen zugelassen, wenn sie dem TR entsprechen und die erforderlichen Sicherheitsstandards erfüllen. Alle in dem TR beschriebenen Teile und Komponenten müssen so konzipiert und gewartet sein, dass sie keine Gefahr für den Fahrer, andere Teilnehmer oder andere Menschen darstellen.

2.3 Chassis

Die Gesamtstruktur eines Karts besteht aus den mechanischen Teilen und der Karosserie. Es umfasst alle Teile, die mit dieser Gesamtstruktur direkt zusammenhängen.

Seul le texte français fait foi.
L'utilisation du genre masculin a été adoptée pour faciliter la lecture et n'a aucune intention discriminatoire.

1. CLASSIFICATION

Catégories et classes

Les karts utilisés en compétition sont répartis dans les catégories et classes suivantes :

Gruppe 1	
KZ	Cylindrée de 125 cm ³
Gruppe 2	
KZ2	Cylindrée de 125 cm ³
OK	Cylindrée de 125 cm ³
OK-N	Cylindrée de 125 cm ³
OK Junior	Cylindrée de 125 cm ³
OK-N Junior	Cylindrée de 125 cm ³
Gruppe 3	
Mini	Cylindrée de 60 cm ³
MiniXS	Cylindrée de 60 cm ³
Mini E	Motopropulseur électrique 60V/7 kW max.
Gruppe 4	
Superkart	Cylindrée de 250 cm ³

ASS-CH X30 Challenge Switzerland, identique groupe 2 (sauf moteur et accessoires.)

2. DÉFINITIONS

Les définitions et abréviations énumérées ci-dessous complètent celles figurant dans le Code Sportif International. Elles sont généralement utilisées dans tous les Règlements et Annexes.

(Voir article 2.1 des dispositions de la CSN)

2.1 Définition d'un kart

Un kart est un véhicule terrestre monoplace avec des éléments de carrosserie, mais sans toit, cockpit ou suspension. Il possède quatre roues non alignées qui sont en contact avec le sol : les deux roues avant commandent la direction, alors que les deux roues arrière (reliées par un arbre monobloc) propulsent le kart. Seuls les pneus peuvent entrer en contact avec le sol lorsque le pilote est à bord.

Les parties principales d'un kart sont le châssis, y compris la carrosserie, des roues et du moteur.

La position de pilotage est sur le siège, les pieds vers **l'avant**.

2.2 Sécurité du kart

Les karts ne sont autorisés à courir que s'ils sont conformes au RT et répondent aux normes de sécurité requises. Toutes les pièces et tous les composants décrits dans la RT doivent être conçus et entretenus de manière à ne pas représenter un danger pour le pilote, les autres concurrents ou toute autre personne.

2.3 Châssis

La structure globale d'un kart comprend les composants mécaniques et la carrosserie. Elle inclut toute pièce qui est interdépendante de cette structure globale.

2.3.1 Chassis-Rahmen

Das Hauptträgerteil des Karts ist aus einem Stück gefertigt (geschweisst) und dient als Verbindungselement für die Haupt- und Zusatzteile des Rahmens und der Komponenten.

2.3.2 Rad

Definiert durch die Felge mit einem montierten luftgefüllten Reifen.

2.4 Motor**2.4.1** Hubraum

Bestimmt durch die Bohrung und den Hub des Motorenzylinders. Das Volumen (V) ist das Hubraumvolumen des Kolbens zwischen dem oberen Totpunkt und dem unteren Totpunkt. Dieses Volumen wird in Kubikzentimetern (cm³) angegeben. Für alle Berechnungen des Hubraums wird die Zahl „pi“ mit 3,1416 angenommen.

Berechnung des Zylinderhubraums:

$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$, mit d = Bohrung, l = Hub und n = Anzahl der Zylinder.

2.4.2 Kanäle oder Durchlässe

Zylindrische oder zylindrisch-konische Elemente, die den Durchgang von Gasen ermöglichen, unabhängig von der Länge oder der Position dieser Elemente.

Die Anzahl der Kanäle oder Durchlässe ist die größere Anzahl der zylindrischen oder zylindrisch-konischen Elemente, die Gase vom Pumpengehäuse zur Oberseite des Kolbens leiten, sowie der Elemente, die Gase von der Außenseite des Zylinders zu den Einlasskanälen oder von den Auslasskanälen zur Außenseite des Zylinders leiten.

2.4.3 Einlass- oder Auslasskanal

Schnittpunkt zwischen der Zylinderperipherie und dem Einlass- oder Auslasskanal. Dieser Kanal wird durch die Bewegung des Kolbens geöffnet oder geschlossen.

2.4.4 Power-Valve

Jedes System, das in der Lage ist, die normale Auslasssteuererzeiten oder den normalen Abgasstrom an einem beliebigen Punkt zwischen dem Kolben und dem Auspuffauslass bei laufendem Motor zu verändern.

2.4.5 Dekompressionsventil

Passives mechanisches System, dessen einziger Zweck darin besteht, die Motorkompression während der Startphase zu begrenzen; nach Ende der Startphase muss das Ventil schließen. Es muss in dieser Stellung und inaktiv bleiben, wenn sich das Kart auf der Strecke befindet und der Motor läuft. Unter keinen Umständen und zu keinem Zeitpunkt darf dieses System das Volumen des Verbrennungsraums des Motors unter den zulässigen Mindestwert reduzieren.

2.4.6 Kühler

Spezieller Wärmetauscher, der zur Kühlung von Flüssigkeit mit Luft dient.

2.5 Bauteile und Materialien**2.5.1** Mechanisches Bauteil

Jedes Bauteil, das für den Antrieb, die Lenkung oder die Bremsen erforderlich ist, sowie jedes bewegliche oder nicht bewegliche Zubehörteil, das für den normalen Betrieb erforderlich ist.

2.3.1 Cadre de châssis

Le support principal du kart est fait d'un seul tenant (soudé) et sert de base de connexion pour les pièces principales et auxiliaires du châssis et composants.

2.3.2 Roue

Définie par la jante avec un pneu monté.

2.4 Moteur**2.4.1** Cylindrée

Déterminée par l'alésage et la course du cylindre du moteur. Le volume (V) est le volume balayé du piston entre le point mort haut et le point mort bas. Ce volume est spécifié en centimètres cubes (cm³).

Pour tous les calculs de cylindrée, le nombre "pi" est considéré comme étant 3,1416.

Calcul de la cylindrée :

$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$, avec d = alésage, l = course et n = nombre de cylindres.

2.4.2 Canaux ou conduits

Éléments cylindriques ou cylindro-coniques permettant le passage des gaz, quelle que soit la longueur ou la position de ces éléments.

Le nombre de canaux ou conduits est la quantité totale d'éléments cylindriques ou cylindro-coniques qui transmettent les gaz du corps de la pompe au sommet du piston, ainsi que les éléments transmettant les gaz de l'extérieur du cylindre aux orifices d'entrée, ou des orifices d'échappement à l'extérieur du cylindre.

2.4.3 Orifice d'admission ou d'échappement

Intersection entre la périphérie du cylindre et le conduit d'admission ou d'échappement. Cet orifice est ouvert ou fermé par le passage du piston.

2.4.4 Soupape de puissance

Tout système capable de modifier le calage normal de l'orifice d'échappement ou le flux normal des gaz d'échappement, en tous points entre le piston et la sortie finale de l'échappement, lorsque le moteur tourne.

2.4.5 Valve de décompression

Système mécanique passif ayant pour seul but de limiter la compression du moteur dans la phase de démarrage ; une fois celle-ci terminée, la valve doit se fermer. Elle doit rester immobile et inactive lorsque le kart est en piste, moteur allumé. En aucun cas et à aucun moment ce système ne doit réduire le volume de la chambre de combustion du moteur en dessous de la valeur minimum autorisée.

2.4.6 Radiateur

Échangeur de chaleur dédié servant à refroidir un liquide avec de l'air.

2.5 Composants et matériaux**2.5.1** Composant mécanique

Tout composant nécessaire à la propulsion, à la direction ou au freinage, ainsi que tout accessoire, mobile ou non, nécessaire à leur fonctionnement normal.

2.5.2 Original- oder Serienteil

Jedes Teil, das vom Hersteller der ursprünglich am Kart oder Motor montierten Ausrüstung hergestellt wurde.

2.5.3 Verbundwerkstoff

Material, das sich aus mehreren unterschiedlichen Komponenten zusammensetzt und in der Kombination Eigenschaften aufweist, die keine der einzelnen Komponenten besitzt.

2.6 Datenverarbeitung**2.6.1** Aufzeichnung oder Erfassung

Jedes in einem Kart installierte System (mit oder ohne Speicher), das es dem Fahrer ermöglicht, Daten zu lesen, anzuzeigen, zu erhalten oder zu übertragen.

2.6.2 Telemetrie

Übertragung von Daten zwischen einem Kart und einer anderen Einheit.

2.6.3 Kommunikation

Jedes Kommunikationssystem (z. B. Funkgerät, Mobiltelefon usw.) über Funk, das zur Übertragung von Daten oder Sprachdaten zwischen einem Fahrer auf der Strecke und einer anderen Einheit oder Person verwendet wird.

2.6.4 Signalgebung

Daten, die dem Fahrer auf optischem oder akustischem Wege mitgeteilt werden.

2.7 Messungen**2.7.1** Maximum

Höchster Grenzwert ohne Toleranz.

2.7.2 Minimum

Niedrigster Grenzwert ohne Toleranz.

2.7.3 Maßsystem

Die Maßeinheiten (einschließlich abgeleiteter Einheiten) sind die des Internationalen Systems: Länge in Metern (m), Masse in Kilogramm (kg), Zeit in Sekunden (s), Temperatur in Grad Celsius (°C), Winkel in Grad (°) und Geräuschpegel in Dezibel (dB).

2.8 Ausrichtung

Alle Hinweise auf die Ausrichtung des Fahrgestells, der Karosserie, des Motors usw. beziehen sich auf die Vorwärtsfahrtrichtung des Karts.

2.9 Fahrhilfen

Fahrhilfen sind Technologien oder Maßnahmen, die den Fahrer beim Fahren unterstützen sollen.

2.5.2 Pièce d'origine ou de série

Toute pièce produite par le fabricant de l'équipement monté à l'origine sur le kart ou le moteur.

2.5.3 Composite

Matériau constitué de plusieurs composants distincts qui, une fois combinés, offrent des propriétés qu'aucun des composants individuels ne possède.

2.6 Traitement de données**2.6.1** Enregistrement ou acquisition

Tout système (avec ou sans mémoire) installé sur un kart, permettant au pilote de lire, indiquer, obtenir ou transmettre des données.

2.6.2 Télémétrie

Transmission de données entre un kart et une autre entité.

2.6.3 Communication

Tout système de communication (par exemple radio, téléphone mobile, etc.) radio utilisé pour transmettre des données ou des données vocales entre un pilote sur la piste et une autre entité ou personne.

2.6.4 Signalisation

Données fournies à un pilote par des moyens optiques ou acoustiques.

2.7 Mesures**2.7.1** Maximum

Limite supérieure sans tolérance.

2.7.2 Minimum

Limite inférieure sans tolérance.

2.7.3 Système de mesure

Les unités de mesure (y compris les unités dérivées) sont celles du Système International : longueur en mètres (m), masse en kilogrammes (kg), temps en secondes (s), température en degrés Celsius (°C), angle en degrés (°) et niveau de bruit en décibels (dB).

2.8 Orientation

Toutes les références à l'orientation du châssis, de la carrosserie, du moteur, etc., sont basées sur le sens de marche avant du kart.

2.9 Aides à la conduite

Les aides à la conduite sont des technologies ou des mesures destinées à assister le pilote dans sa conduite.

3. ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

3.1 Allgemeine Gültigkeit

Das TR hat für alle Kategorien und Klassen Gültigkeit. Das Kart und alle daran vorgenommenen Änderungen müssen den hier aufgeführten Definitionen und dem TR und/oder den spezifischen Bestimmungen der Kategorie, in der das Kart eingesetzt wird, entsprechen.

Alles, was nicht durch das TR erlaubt ist, ist verboten.

3.2 Änderungen

Jede Änderung ist verboten, wenn sie nicht ausdrücklich durch das TR erlaubt ist oder von der CIK-FIA aus Sicherheitsgründen beschlossen wurde.

Änderungen beziehen sich auf jede Maßnahme, die geeignet ist, das ursprüngliche Erscheinungsbild, die Abmessungen, die Zeichnungen oder die Fotos eines im HB beschriebenen homologierten Originalteils oder eines anderen im TR festgelegten Teils zu verändern.

Jeder Einbau oder jede Änderung, die zu einer Veränderung eines vorgeschriebenen Maßes führt oder deren Überprüfung behindert, wird als Betrug angesehen und ist daher nicht zulässig.

3.3 Hinzufügung von Material oder Teilen

Die Wiederverwendung von entferntem Material ist nicht erlaubt. Die Wiederherstellung der Fahrgestell-Rahmengometrie nach einem Unfall ist durch das Hinzufügen von, für die Reparatur erforderlichen Materialien, erlaubt (zusätzliches Metall für die Schweißung usw.).

Die Reparatur verschlissener oder beschädigter Teile durch Hinzufügung oder Anbringung von Materialien ist nicht erlaubt, sofern im TR nichts anderes angegeben ist.

3.4 Verantwortlichkeit

Es liegt in der Verantwortung eines jeden Fahrers/Bewerbers, den Technischen Kommissaren und den Sportkommissaren der Veranstaltung gegenüber nachzuweisen, dass sein Kart dem SR der Veranstaltung und dem TR entspricht.

3.5 Technische Abnahme

Bei der technischen Abnahme wird das gesamte zulässige Material gemäß SR der Veranstaltung gekennzeichnet und registriert. Das Chassis muss vollständig montiert präsentiert werden, mit zusammengebautem Chassis, Karosserie und zusätzlichen Komponenten.

Die Motoren werden im Bereich der unteren Ölwanne und an den Zylindern gekennzeichnet.

Die Bewerber müssen das entsprechende HB oder **GF** für jedes verwendete Material, das homologiert oder genehmigt wurde, vorweisen können.

Bei FIA Kart-Meisterschaften, -Pokalen und -Trophäen findet die technische Abnahme vor dem offiziellen freien Training statt.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

3.5.a *Registrierung + technischer Fahrzeugpass unter der Verantwortung des Fahrers oder des Bewerbers. Das Material muss sauber und fettfrei präsentiert werden und alte Kleber müssen entfernt werden.*

3. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

3.1 Agrément général

Le RT s'applique à toutes les catégories et classes. Le kart et toute modification apportée à celui-ci doivent être conformes aux présentes définitions, au RT et/ou au règlement particulier de la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

Tout ce qui n'est pas autorisé par le RT est interdit.

3.2 Modifications

Toute modification est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par le RT ou décidée par la CIK-FIA pour des raisons de sécurité.

Par modification, on entend toute opération susceptible de changer l'aspect initial, les dimensions, les dessins ou les photographies d'une pièce originale homologuée décrite dans la FH ou de toute autre pièce réglementée par le RT.

Tout montage ou modification ayant pour effet d'altérer une dimension réglementaire ou d'enlever son contrôle est présumé frauduleux et n'est donc pas autorisé.

3.3 Ajout de matériau ou de pièces

La réutilisation de matériaux enlevés n'est pas autorisée. La reconstruction de la géométrie du cadre de châssis à la suite d'un accident est autorisée par l'ajout des matériaux nécessaires à la réparation (métal supplémentaire pour la soudure, etc.).

La réparation de pièces usées ou endommagées par l'ajout ou la fixation de matériaux n'est pas autorisée, sauf indication contraire dans le RT.

3.4 Responsabilité

Il est du devoir de chaque pilote/concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que son kart est conforme au RS de l'épreuve et au RT.

3.5 Contrôle technique

Lors du contrôle technique, tout le matériel autorisé par le RS de l'épreuve est marqué et enregistré.

Le châssis doit être présenté dans sa configuration complète, avec le châssis assemblé, la carrosserie et les composants supplémentaires.

Les moteurs sont marqués au niveau du carter inférieur et des cylindres.

Les concurrents doivent être en mesure de présenter la FH ou la **FTA** correspondant à tout matériel utilisé qui a été homologué ou agréé.

Pour les Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting, le contrôle technique a lieu avant les essais libres officiels.

Prescriptions ASS

3.5.a *Enregistrement + passeport technique sous la responsabilité du pilote ou du concurrent. Le matériel devra être présenté propre, dégraissé et les anciens stickers retirés.*

3.6 Masse

Die für jede Klasse angegebenen Massen sind Mindestwerte. Es muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung möglich sein, sie zu überprüfen. Der Fahrer muss in Rennausrüstung vollständig ausgerüstet sein (mit Helm, Handschuhen und Schuhen).

Die auf der Waage abgelesene Masse gilt unabhängig von deren Genauigkeit als offiziell.

Jeder bei einer stichprobenartigen Überprüfung oder nach einem Rennen festgestellt Verstoß führt zum Ausschluss des Fahrers von dem betreffenden Qualifikationstraining, Lauf oder Rennen.

3.7 Startnummern und Nummernschilder

Die Startnummern müssen schwarz sein, in der Schriftart Arial auf gelbem Grund.

Bei Kurzstrecken müssen sie mindestens 15 cm hoch sein und eine Strichstärke von 2 cm haben.

Bei Langstrecken müssen sie mindestens 20 cm hoch sein und eine Strichstärke von 3 cm haben.

Die Startnummern müssen von einem gelben Hintergrund von mindestens 1 cm umrandet sein.

Sie müssen vor der Technischen Abnahme auf der Frontverkleidung, dem Heckaufschutzhut oder dem hinteren Nummernschild sowie auf beiden Seiten im hinteren Bereich der Karosserie angebracht werden.

Der Fahrer ist dafür verantwortlich, dass die vorgeschriebenen Nummern für die Zeitnehmer und Offiziellen gut sichtbar sind.

Die Nummernschilder müssen aus flexiblem, durchsichtigem Kunststoff bestehen und jederzeit sichtbar sein. Sie müssen so angebracht sein, dass sie nicht entfernt werden können.

In der Gruppe 4 muss das hinten am Kart angebrachte Nummernschild flach sein und abgerundete Ecken haben (Durchmesser der abgerundeten Ecken 15 bis 25 mm) mit einer Seitenlänge von 220 mm.

Es kann aus Polyester hergestellt sein. Die Startnummer kann auf dem hinteren Kühler aufgedruckt sein.

Bei FIA-Kart-Meisterschaften, -Pokalen und -Trophäen müssen der Name des Fahrers und die Flagge seiner Nationalität vorne an der Seitenverkleidung angebracht sein.

In der Gruppe 4 können sie auf jeder Seite des Frontschildes angebracht werden.

Die Flagge und die Buchstaben des Namens müssen mindestens 3 cm hoch sein.

Bei FIA-Karting-Meisterschaften, -Pokalen und -Trophäen kann die CIK-FIA Werbung auf der Frontplatte und der Frontverkleidung vorschreiben. Bei allen anderen Veranstaltungen ist nur die Werbung des Veranstalters erlaubt; in diesem Fall muss der Veranstalter die Aufkleber zur Verfügung stellen. Diese Werbung darf nicht mehr als 5 cm hoch sein und sie darf nur auf dem oberen oder unteren Teil des Nummernschildes angebracht werden.

3.6 Masse

Les masses pour chaque classe sont des valeurs minimums. Il doit être possible de les vérifier à tout moment pendant une épreuve. Le pilote doit être entièrement équipé pour les conditions de course (avec casque, gants et chaussures montantes).

La masse mesurée à la balance, quelle que soit la précision de celle-ci, est considérée comme officielle.

Toute infraction constatée lors d'un contrôle aléatoire ou après une course entraîne l'exclusion du pilote des essais qualificatifs, de la manche ou de la course en question.

3.7 Numéros de compétition et plaques à numéro noir

Les numéros de compétition doivent être noirs, dans une police Arial sur fond jaune.

Pour les circuits courts, ils doivent avoir une hauteur d'au moins 15 cm et une épaisseur de trait de 2 cm.

Pour les circuits longs, ils doivent avoir une hauteur d'au moins 20 cm et une épaisseur de trait de 3 cm.

Les numéros de compétition doivent être bordés d'un fond jaune d'au moins 1 cm.

Ils doivent être montés avant le contrôle technique, sur le panneau avant, la protection des roues arrière ou la plaque à numéro arrière, et des deux côtés vers l'arrière de la carrosserie.

Le pilote est responsable de veiller à ce que les numéros requis soient clairement visibles pour les Chronomètres et les Officiels.

Les plaques à numéro doivent être en plastique souple opaque et être visibles à tout moment. Elles doivent être fixées de telle sorte qu'elles ne puissent être démontées.

Dans le Groupe 4, la plaque à numéro montée à l'arrière du kart doit être plane et avoir des coins arrondis (diamètre des coins arrondis 15 à 25 mm) avec des côtés de 220 mm.

Elle peut être en polyester. Le numéro de compétition peut être imprimé sur le radiateur arrière.

Dans les Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting, le nom du pilote ainsi que le drapeau de sa nationalité doivent être apposés sur la partie avant de la carrosserie latérale.

En Groupe 4, ils peuvent être apposés de chaque côté de la bulle.

Le drapeau et les lettres du nom doivent avoir une hauteur d'au moins 3 cm.

Pour les Championnats, Trophées et Coupes FIA Karting, la CIK-FIA peut exiger une publicité sur le panneau avant et le carénage avant. Pour toutes les autres épreuves, seule la publicité de l'organisateur est autorisée; dans ce cas, l'organisateur doit fournir les autocollants. Cette publicité ne doit pas dépasser 5 cm de hauteur et ne peut être apposée que sur la partie supérieure ou inférieure de la plaque à numéro.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

3.7.a Startnummern für die Schweizer Kart Meisterschaft

Die Startnummern der Kart Kategorien müssen wie folgt sein:

Farbe für alle Kategorien: Gelber Hintergrund mit schwarzer Nummer

Super Mini: ein- bis zweistellige Nummer von Nummer 1 bis 99
X30 Challenge Switzerland: dreistellige Nummer von Nummer 301 bis 399

OK Junior: dreistellige Nummer von Nummer 401 bis 499

OK Senior: dreistellige Nummer von Nummer 501 bis 599

KZ2: dreistellige Nummer von 101 bis 199

3.8 Datenerfassung (Data logging)

Die Datenaufzeichnung ist erlaubt, muss aber der Kategorie entsprechen, für die das Kart gemeldet ist.

Die Sensoren müssen über Kabel mit dem Datenlogger verbunden sein. Alle nicht zugelassenen Sensoren müssen während der offiziellen Veranstaltung entfernt werden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

3.8.a Datenerfassung

Das System, mit oder ohne Speicher, welches die Erfassung der Parameter: Motordrehzahl (durch Abgriff der Induktionsspannung am Hochspannungs-Zündkabel, oder bei OK und OK Junior, durch Rechtecksignal, 12V für jeden Zündfunken, kommend von der homologierten CDI Box), zwei Temperaturen, Radgeschwindigkeit (für 1 Rad), Beschleunigung für X und Y-Achse, GPS-Daten sowie die Rundenzeit zulässt.

In der KZ2 ist die Verwendung eines Temperatursensors im Auslasskrümmer freigestellt, jedoch dürfen hierdurch weder der homologierte Auspuff noch die Abmessungen des vorgegebenen Auslasskrümmers geändert werden.

In der OK und der OK Junior darf ein Abgastemperatursensor nur an dem in der Skizze Nr. 21 (OK) und der Skizze Nr. 23 (OK Junior) vorgesehenen Ort angebracht werden. Alle nicht zugelassenen Datenerfassungssysteme müssen während der offiziellen Veranstaltung entfernt werden.

3.8.b In den Kategorien Super Mini und X30 Challenge Switzerland, ist der Abgastemperatursensor erlaubt.

3.9 Telemetrie

Ein Telemetriesystem über Bluetooth oder Wi-Fi ist für die Übertragung von Daten vom Aufzeichnungsgerät zu einem Computer zulässig, sofern es in das Aufzeichnungsgerät integriert ist. Die Datenübertragung ist nur zulässig, wenn der Motor nicht läuft.

3.10 Batterie

Es sind nur versiegelte, auslaufsichere und wartungsfreie Batterien zulässig.

Die vom Hersteller vorgeschriebenen Bedienungshinweise müssen beachtet werden. Das Vorhandensein der „CE“- und -Kennzeichnung auf Lithiumbatterien ist zu überprüfen.

Prescription générales ASS

3.7.a Numéros de compétitions du Championnat Suisse Karting

Les numéros de départ des catégories de karts doivent être comme suivantes :

Couleur pour toutes les catégories : Couleur de fond jaune avec numéro noir.

Super Mini : numéro à un ou deux chiffres de 1 jusqu'au 99
X30 Challenge Switzerland : numéro à trois chiffres de 301 jusqu'au 399

OK Junior : numéro à trois chiffres de 401 jusqu'au 499

OK Senior : numéro à trois chiffres de 501 jusqu'au 599

KZ2 : numéro à trois chiffres de 101 à 199

3.8 Enregistrement de données

L'enregistrement de données est autorisé, mais il doit se faire en fonction de la catégorie dans lequel le kart est engagé.

Les capteurs doivent être reliés à l'enregistreur de données par des câbles. Tous les capteurs qui ne sont pas autorisés doivent être retirés pendant l'épreuve officielle.

Prescriptions générale ASS

3.8.a Acquisition de données

Ce système, à mémoire ou non, peut seulement permettre la lecture : du régime moteur (par induction sur le câble HT de bougie, ou en OK et OK Junior, par signal de type carré, 12V pour chaque explosion, provenant du boîtier d'allumage homologué), de deux indications de température, d'une vitesse de roue, d'un accéléromètre X/Y, de données GPS, et du temps au tour.

En KZ2 l'utilisation d'un capteur de température dans le collecteur d'échappement est libre, mais sans modification de l'échappement homologué ni des dimensions réglementées du collecteur.

En OK et OK Junior un capteur de température d'échappement peut être monté uniquement à l'emplacement indiqué au Dessin n° 21 (OK) et au Dessin n° 23 (OK Junior). Tous les capteurs non autorisés doivent être retirés pendant l'épreuve officielle.

3.8.b Pour les catégories Super Mini et X30 Challenge Switzerland, la sonde de température d'échappement est autorisée.

3.9 Télémétrie

Un système de télémétrie par Bluetooth ou Wi-Fi est autorisé pour le transfert de données de l'enregistreur à un ordinateur, à condition que ce système soit intégré à l'enregistreur. Le transfert de données n'est autorisé que lorsque le moteur ne tourne pas.

3.10 Batterie

Seules les batteries scellées, étanches et sans entretien sont autorisées.

Les instructions d'utilisation prescrites par le fabricant doivent être respectées. La présence des marquages «CE» et pour les batteries au lithium doit être vérifiée.

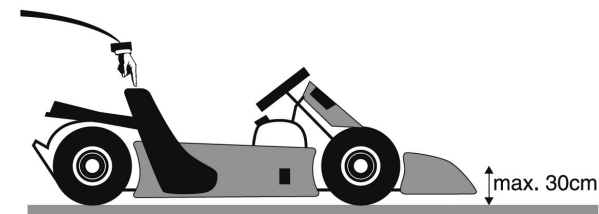
Allgemeine ASS-Bestimmungen

3.10.a Transponder

Zwischen dem Transponder und der Erfassungsschleufe dürfen weder Metall noch Karbonfasern liegen.

Jeder Fahrer ist für die richtige Montage der Transponderhalterung, sowie die ordnungsgemässe Montage des Transponders selber verantwortlich. Der Transponder muss am Sitz befestigt werden. Distanz ab Boden max. 30 cm.

Fahrer, welche den Transponder nicht montiert haben oder während der Fahrt verlieren werden ohne Zeit am Ende des Feldes gewertet. Dies gilt ebenfalls, wenn der Fahrer manuell durch die Zeitmessung erfasst wurde. Nur die Rundenzeiten der offiziellen Zeitmessung werden berücksichtigt. Jeder Fahrer ist dafür verantwortlich, dass nach jedem Renntag sein Transponder der Zeitmessung zurückgebracht wird. Nach Beendigung des Finallaufes ist der Transponder zu demontieren und mit den Splinten im Sitz zu deponieren (im Parc Fermé).

**3.11 Transponder**

Es darf nur der Transponder verwendet werden, der vom Veranstalter der Serie oder des Wettbewerbs zur Verfügung gestellt wird. Der Transponder muss an der Rückseite des Sitzes, so senkrecht wie möglich mit der Antenne zum Boden gerichtet und in der niedrigsten möglichen Position angebracht werden.

3.12 Verbindung zwischen Kart und Fahrer

Jegliche Verbindung, mechanisch durch Kabel oder Rohre oder elektronisch, zwischen einem Kart (oder einem darauf montierten System) und seinem Fahrer ist nicht erlaubt.

3.13 Fahrhilfen

Sofern nicht vom RT genehmigt, sind Fahrhilfen in jeglicher Form (mechanisch oder elektronisch) nicht erlaubt.

Prescription générales ASS

3.10.a Transpondeur

Aucune pièce métallique ou en fibre de carbone ne doit se trouver entre le transpondeur et le sol. Chaque pilote est seul responsable du montage correct du porte-transpondeur ainsi que du montage adéquat du transpondeur. Le transpondeur doit être fixé au siège à une hauteur maximum de 30 cm par rapport au sol.

Les pilotes qui n'ont pas monté leur transpondeur ou qui l'ont perdu en route seront classés sans temps à la fin du peloton.

Ceci est également valable lorsque le pilote a été enregistré manuellement par le chronométrage. Seuls les temps du chronométrage officiel sont pris en considération.

Chaque pilote est également responsable de rapporter son transpondeur au chronométrage à la fin de chaque journée de course. A la fin de la finale, le transpondeur doit être démonté et placé avec la goupille dans le siège (au parc fermé).

3.11 Transpondeur

Seul le transpondeur fourni par l'organisateur de la série ou de la compétition doit être utilisé. Le transpondeur doit être placé au dos du siège, le plus verticalement possible avec l'antenne orientée vers le sol et dans la position la plus basse possible.

3.12 Connexion entre kart et pilote

Toute connexion, mécanique par câble ou tube ou électronique, entre un kart (ou un système monté sur celui-ci) et son pilote n'est pas autorisée.

3.13 Aides à la conduite

Sauf autorisation du RT, les aides à la conduite sous quelque forme que ce soit (mécanique ou électronique) ne sont pas autorisées.

4. ALLGEMEINE CHASSIS-BESTIMMUNGEN**4.1 Chassis**

Das Chassis setzt sich zusammen aus dem Chassis-Rahmen und seinen Haupt- und Zubehörteilen.

4.1.1 Chassis-Rahmen

Der Chassis-Rahmen ist der tragende Bauteil des Karts. Er dient als Verbindung der Hauptteile des Chassis und nimmt die Zubehörteile des Chassis auf.

Er muss so beschaffen sein, dass er die bei der Bewegung des Karts auftretenden Kräfte aufnehmen kann.

Die Flexibilität und Federung des Rahmens ergeben sich aus den elastischen Eigenschaften der Rohrkonstruktion und des Materials.

Der Chassis-Rahmen besteht aus Stahlrohren mit einem zylindrischen Querschnitt. Er umfasst die Vorder- und Hinterachsträger und ist in einem Stück geschweißt, so dass er nicht demontiert werden kann.

4.1.2 Werkstoff des Chassis-Rahmens

Der als Werkstoff für den Chassis-Rahmen verwendete Baustahl oder die Baustahllegierung muss den Klassifizierungen nach ISO 4948 und den Bezeichnungen nach ISO 4949 entsprechen. Nur Stahllegierungen mit mindestens einem Legierungselement mit einem Massenanteil von $\leq 5\%$ sind zulässig. Der Stahl muss den Haftungstest bestehen: Ein nach Anhang 4 definierter Kontrollmagnet mit axialem Magnetfeld muss an der Oberfläche der Rohre des Chassis-Rahmens haften bleiben. Vor diesem Test muss die Kontaktfläche mit einem Schleifmittel frei von jeglicher Oberflächenbehandlung gemacht werden.

Aufgrund einer Entscheidung der Technischen Kommissare oder des ASN oder nach einem Protest kann auch eine chemische Analyse auf Basis einer Fluoreszenzanalyse durchgeführt werden. Deren Ergebnisse haben Vorrang vor denen der Haftungsprüfung.

4.1.3 Änderungen

Der Chassis-Rahmen darf innerhalb der im HB und im TR beschriebenen Abmessungen verändert werden.

4.2 Chassis-Teile und Komponente**4.2.1 Chassis-Hauptteile**

Die Chassis-Hauptteile übertragen die durch die Strecke auftretenden Kräfte über die Reifen auf den Chassis-Rahmen. Sie umfassen:

- die Räder mit Naben;
- die Hinterachse;
- der Achsschenkel und
- der Achsschenkelbolzen.

Siehe TZ Nr. 1.0

4.2.2 Anforderungen an die Hauptteile

Die Hauptteile des Chassis müssen fest miteinander oder mit dem Chassis-Rahmen verbunden sein. Eine starre Konstruktion ist zwingend vorgeschrieben: Gelenke oder flexiblen Verbindungen sind nicht erlaubt.

Gelenkige Verbindungen sind nur für den Achsschenkel (über den Achsschenkelbolzen) und die Lenkung zulässig.

4. RÈGLEMENT GÉNÉRAL DU CHÂSSIS**4.1 Châssis**

Le châssis est composé du cadre de châssis et de ses pièces principales et auxiliaires.

4.1.1 Cadre de châssis

Le cadre de châssis est la principale pièce de support du kart. Il sert de base aux pièces principales du châssis et incorpore les pièces auxiliaires du châssis.

Il doit être fabriqué de manière à absorber les forces produites lorsque le kart est en mouvement.

La flexibilité et la suspension du cadre résultent des propriétés élastiques de la construction tubulaire et du matériau.

Le cadre de châssis est constitué de tubes d'acier à section cylindrique. Il comprend les supports d'arbre avant et arrière et est soudé d'un seul tenant pour ne pas être démontable.

4.1.2 Matériau du cadre de châssis

L'acier de construction ou l'alliage d'acier utilisé comme matériau du cadre de châssis doit répondre aux classifications ISO 4948 et aux désignations ISO 4949.

Seuls sont autorisés les aciers alliés ayant au moins un élément d'alliage dont la teneur massique est $\leq 5\%$.

L'acier doit pouvoir passer le test de force de contact : un aimant de contrôle, défini selon l'Annexe 4, avec un champ magnétique axial, doit rester collé à la surface des tubes du cadre de châssis. Avant ce test, la surface de contact doit être débarrassée à l'aide d'un abrasif de tout traitement de finition.

Sur décision des Commissaires Techniques ou de l'ASN, ou à la suite d'une réclamation, une analyse chimique par fluorescence peut également être effectuée. Ses résultats prévalent sur ceux du test de force de contact.

4.1.3 Modifications

Le cadre de châssis peut être modifié dans les limites des dimensions décrites dans la FH et le RT.

4.2 Pièces et composants du châssis**4.2.1 Pièces principales du châssis**

Les pièces principales du châssis transmettent les forces de la voie au cadre de châssis par l'intermédiaire des pneus.

Elles comprennent :

- les roues avec jantes ;
- l'arbre arrière ;
- la porte-fusée ; et
- l'axe-pivot.

Voir DT n° 1.0

4.2.2 Exigences relatives aux pièces principales

Les pièces principales du châssis doivent être solidement fixées les unes aux autres ou au cadre de châssis. Une construction rigide est obligatoire : aucune articulation ou jointure flexible n'est autorisée.

Les connexions articulées ne sont autorisées que pour la porte-fusée (par le pivot d'attelage) et la direction.

4.2.3 Chassis-Zubehörteile

Zu den Chassis-Zubehörteilen gehören alle Teile, die nicht Teil des Hauptrahmens sind und zum ordnungsgemäßen Funktionieren des Karts beitragen, sofern sie den RT entsprechen. Dazu gehören die an den Rahmen angeschweißten Befestigungen, Verbindungen und Befestigungspunkte für die Lenkung, die Pedale, den Sitz mit vier Sitzstützen, die Stoßstangen, den Kühler, die Bremsen, den Ansaugschalldämpfer, den Motor, den Auspuff und den Auspuffschalldämpfer sowie vier Sitzverbreitungen.

Zu den Hilfsteilen des Fahrgestells gehört auch die innere Verstärkung der Hauptrohre des Fahrgestells (maximale Länge 250 mm) zwischen dem Wellenhalter und dem Motorhalter.

4.2.4 Anforderungen an die **jeweiligen** Chassis-Zubehörteile Die Hilfsteile müssen mit dem Chassis verschweißt sein, dürfen sich nicht lösen, wenn das Kart in Bewegung ist, und dürfen keine Gefahr für den Fahrer oder andere Teilnehmer darstellen.

4.2.5 Chassis-Komponenten

Chassis-Komponenten umfassen alle Teile, die am Chassis befestigt sind und zum ordnungsgemäßen Betrieb des Karts beitragen, sofern sie mit der RT übereinstimmen. Dazu gehören Teile wie Gas- und Bremspedal, Pedalsätze, Lenkungshalterung, Stabilisator, zusätzliche Sitzverbreitungen, Kühlerhalterung, Ansaugschalldämpferhalterung, Auspuff- und Auspuffschalldämpferhalterung, Motorhalterung und Chassis-Schutzplatten. Die Chassis-Schutzplatten dürfen nur die Rohre abdecken und können aus Kunststoff oder Verbundmaterial hergestellt werden.

4.2.6 Anforderungen an Komponenten

Die Komponenten des Chassis müssen sicher befestigt sein, dürfen sich nicht lösen, wenn das Kart in Bewegung ist, und dürfen keine Gefahr für den Fahrer oder andere Teilnehmer darstellen. Flexible Verbindungen sind erlaubt.

4.3 Hinterachse

Der Durchmesser der Hinterachse muss der Kategorie entsprechen, in welcher das Kart eingesetzt wird. In allen Kategorien muss die Hinterachse aus Magnetstahl bestehen. Jede Hinterachse muss auf der Innen- und Außenseite eine abgerundete Kante oder eine Abschrägung haben, deren maximaler Durchmesser der Dicke der Achse entspricht. Die Abschrägung darf keine scharfen Kanten aufweisen.

In der KZ/KZ2 darf die Hinterachse nur vier Keilnuten haben:

- eine für die linke und eine für die rechte Nabe, eine für die Bremsscheibe und eine für das Ritzel der Hinterachse. Hinterachsen mit genoppten Keilnuten und ohne Keilnuten sind von der obigen Regelung nicht betroffen.

Die am Chassis verwendete Hinterachse muss nicht vom selben Hersteller stammen wie das Chassis selbst.

Jede Hinterachse muss mit einem herstellereigenen CIK-FIA-Identifikationsaufkleber versehen sein (siehe Anhang 10). Die Wandstärke der Achse ist abhängig vom Außendurchmesser der Achse. Sie muss in allen Punkten (außer den Keilnuten) den folgenden Kriterien entsprechen:

4.2.3 Pièces auxiliaires du châssis

Les pièces auxiliaires du châssis comprennent tous les éléments qui ne font pas partie du châssis principal et qui contribuent au bon fonctionnement du kart, sous réserve de respecter le RT. Il s'agit des fixations, connexions et points d'attache soudés au cadre pour la direction, les pédales, le siège avec quatre supports de siège, les pare-chocs, le radiateur, les freins, le silencieux d'admission, le moteur, l'échappement et le silencieux d'échappement et quatre haubans de siège.

Les pièces auxiliaires du châssis comprennent également le renforcement intérieur des tubes principaux du châssis (longueur maximum 250 mm) entre le support d'arbre et le support du moteur.

4.2.4 Exigences relatives aux pièces auxiliaires

Les pièces auxiliaires doivent être soudées au châssis, ne pas se détacher lorsque le kart est en mouvement et ne pas présenter de risques pour le pilote ou les autres concurrents.

4.2.5 Composants du châssis

Les composants du châssis comprennent tous les éléments qui sont fixés au châssis et qui contribuent au bon fonctionnement du kart, sous réserve de respecter le RT. Il s'agit de pièces telles que la pédale d'accélérateur et de frein, les kits de pédales, le support de direction, la barre anti-roulis, haubans de siège supplémentaire, le support de radiateur, le support de silencieux d'admission, le support de silencieux d'échappement et d'échappement, le support de moteur et les plaques de protection du châssis. Les plaques de protection du châssis ne doivent couvrir que les tubes et peuvent être fabriquées en plastique ou matériau composite.

4.2.6 Exigences des composants

Les pièces composants du châssis doivent être solidement fixées, ne pas se détacher lorsque le kart est en mouvement et ne pas présenter de risques pour le pilote ou les autres concurrents. Les connexions flexibles sont autorisées.

4.3 Arbre arrière

Le diamètre de l'arbre arrière doit être conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé. Dans toutes les catégories, l'arbre arrière doit être en acier magnétique.

Chaque arbre arrière doit présenter, à l'intérieur comme à l'extérieur, un bord arrondi ou un chanfrein dont le diamètre maximum est égal à l'épaisseur de l'arbre. Le chanfrein ne doit pas présenter d'arêtes vives.

En KZ/KZ2, l'arbre arrière ne doit comporter que quatre rainures de clavetage :

- une pour le moyeu gauche et une pour le moyeu droit, une pour le disque de frein et une pour le pignon de l'arbre arrière. Les arbres arrière avec les clavettes à picots et sans rainures de clavettes ne sont pas concernés par la réglementation ci-dessus.

L'arbre arrière utilisé sur le châssis ne doit pas nécessairement provenir du même fabricant que le châssis lui-même.

Chaque arbre arrière doit porter un autocollant d'identification CIK-FIA propre au fabricant (voir Annexe 10).

L'épaisseur de la paroi de l'arbre est fonction du diamètre extérieur de l'arbre. Elle doit respecter en tous points les critères suivants (à l'exception des clavettes) :

Max. Außen-Durchmesser (mm)	Min. Wandstärke(mm)	Diamètre extérieur max. (mm)	Épaisseur min. paroi
50.0	1.9	50.0	1.9
49.0	2.0	49.0	2.0
48.0	2.0	48.0	2.0
47.0	2.1	47.0	2.1
46.0	2.2	46.0	2.2
45.0	2.3	45.0	2.3
44.0	2.4	44.0	2.4
43.0	2.5	43.0	2.5
42.0	2.6	42.0	2.6
41.0	2.8	41.0	2.8
40.0	2.9	40.0	2.9
39.0	3.1	39.0	3.1
38.0	3.2	38.0	3.2
37.0	3.4	37.0	3.4
36.0	3.6	36.0	3.6
35.0	3.8	35.0	3.8
34.0	4.0	34.0	4.0
33.0	4.2	33.0	4.2
32.0	4.4	32.0	4.4
31.0	4.7	31.0	4.7
30.0	4.9	30.0	4.9
29.0	5.2	29.0	5.2
>28.0	Total	>28.0	Plein

4.3.1 Anforderungen

Zubehörteile müssen sicher befestigt sein, dürfen sich während der Fahrt nicht lösen und dürfen keine Gefahr für den Fahrer oder andere Teilnehmer darstellen. Flexible Verbindungen sind erlaubt.

4.4 Pedale/Pedalsätze

Unabhängig von ihrer Position dürfen die Pedale niemals vorne über das Chassis, einschließlich Stoßfänger, hinausragen. Das Bremspedal muss sich vor dem Hauptzylinder befinden. Das Gaspedal muss mit einer Rückholfeder ausgestattet sein. Eine mechanische Verbindung zwischen Gaspedal und Vergaser ist vorgeschrieben.

Pedalsätze zur Verlagerung der Füße des Fahrers dürfen nur verwendet werden, wenn sie vom Chassis-Hersteller geliefert werden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

4.4.a Die technischen Kommissare können ein ähnliches System von einem anderen Hersteller zulassen.

Die CIK-FIA Identifikationskleber sind an der SKM nicht zwingend.

4.5 Lenksystem

Das Lenksystem besteht aus einem Lenkrad, einer Lenkradnabe, einer Lenksäule, einer Lenksäulenhalterung und zwei mit den Achsschenkeln verbundenen Lenkern. Zwischen dem Lenkrad und der Nabe kann ein Distanzstück verwendet werden.

Obwohl es sich um eine Gelenkverbindung handelt, darf sich das Lenksystem nur dann in einer Achse bewegen, wenn das Kart in Bewegung ist. Alle anderen Achsen sind nur innerhalb ihres normalen mechanischen Spiels zulässig.

Alle Teile müssen fest miteinander verschraubt sein. Die Art der Befestigung muss maximale Sicherheit bieten (Splinte, selbstsichernde Muttern).

4.3.1 Exigences

Les pièces auxiliaires doivent être solidement fixées, ne pas se détacher lorsque le kart est en mouvement et ne pas présenter de risques pour le pilote ou les autres concurrents. Les connexions flexibles sont autorisées.

4.4 Pédales/kits de pédales

Quelle que soit leur position, les pédales ne doivent jamais dépasser le châssis, y compris le pare-chocs.

La pédale de frein doit être placée devant le maître-cylindre. La pédale d'accélérateur doit être équipée d'un ressort de rappel. Une liaison mécanique entre la pédale d'accélérateur et le carburateur est obligatoire.

Les kits de pédales permettant de déplacer les pieds du pilote ne peuvent être utilisés que s'ils sont fournis par le fabricant du châssis.

Prescription générales ASS

4.4.a Les commissaires techniques peuvent autoriser un système similaire provenant d'un autre constructeur.

Les autocollants d'identification CIK-FIA sont pas nécessaires pour le CSK.

4.5 Système de direction

Le système de direction se compose d'un volant, d'un moyeu de volant, d'une colonne de direction, d'un support de colonne de direction et de deux bras de direction reliés aux rotules de direction. Une entretoise peut être utilisée entre le volant et le moyeu.

Bien qu'il s'agisse d'une connexion articulée, le système de direction ne doit se déplacer que dans un seul axe lorsque le kart est en mouvement. Tous les autres axes ne sont acceptés que dans leur plage de jeu mécanique normale.

Toutes les pièces doivent être solidement fixées les unes aux autres à l'aide de vis. La méthode de fixation doit offrir une sécurité maximum (goupilles fendues, écrous autobloquants).

4.5.1 Lenkrad

Das Lenkrad muss aus einem durchgehenden Kranz bestehen, der in seiner Grundform keine stumpfen Winkel (180-360 °) aufweist. Das obere und das untere Drittel des Lenkrad-Umfangs können gerade sein oder einen anderen Radius als der Rest des Rades aufweisen. Der Lenkradkranz muss aus einer metallischen Struktur aus Stahl oder Aluminium bestehen. Die Lenkradnabe muss mit mindestens einer Schraube M6 (mindestens Güteklasse 8.8) und einer selbstsichernden Mutter sicher an der Säule befestigt sein.

4.5.2 Lenksäule

Die Lenksäule muss mit einer Halterung und einem Gelenk am Chassis befestigt werden. Sie muss mit einem Sicherungsring für die untere Lagerhalterung und/oder zwei Manschetten zwischen der Säulenhalterung befestigt werden. Die Lenksäule muss einen Mindestdurchmesser von **18.0** mm und eine Mindestwandstärke von 1,8 mm haben und aus magnetischem Stahl gefertigt sein.

Die Lenksäule und die Achsschenkel müssen nicht vom gleichen Hersteller wie das Chassis selbst sein.

4.5.3 Lenkarme

Die Lenkarme können mit Kugelgelenken an jedem Ende des Arms verstellbar ausgeführt werden. Sie müssen aus Aluminium oder Stahl bestehen und mit selbstsichernden Schrauben und Muttern sicher befestigt sein.

4.5.4 Lenkradvorrichtungen

Keine am Lenkrad angebrachte Vorrichtung (wie z. B. ein Display oder ein Kraftstoffhahn) darf mehr als 20 mm, aus der durch die Vorderseite des Lenkrads definierten Ebene herausragen oder scharfe Kanten haben. Siehe TZ Nr. 1.2

4.6 Boden

Zwischen der mittleren Strebe und der Vorderseite des Chassis-Rahmens ist ein Boden aus festem Material vorgeschrieben. Er muss seitlich von einem Rohr oder einer Kante umrandet sein, damit die Füße des Fahrers nicht von dem Boden abrutschen. Die Bodenwanne darf durchbrochen sein, aber die Löcher dürfen einen Durchmesser von 10 mm nicht überschreiten und sie müssen einen Abstand von mindestens dem Vierfachen ihres Durchmessers haben. Außerdem sind zwei Löcher mit einem maximalen Durchmesser von 35 mm für den Zugang zur Lenksäule **und/oder dem Schalthebel** zulässig. Die Bodenwanne darf aus Verbundwerkstoff hergestellt sein.

4.7 Kraftstoffbehälter

Jeder Behälter, welcher Kraftstoff enthält, der dem Motor zugeführt wird.

Der Kraftstofftank muss fest am Chassis befestigt und so konstruiert sein, dass weder der Behälter selbst noch die Kraftstoffleitungen (die flexibel sein müssen) bei Undichtigkeit während des Wettbewerbs eine Gefahr darstellen. Eine Schnellbefestigung am Chassis wird dringend empfohlen. Der Kraftstoffbehälter darf in keinem Fall so gestaltet sein, dass er als aerodynamische Vorrichtung wirkt.

Er darf den Motor nur unter normalem atmosphärischem Druck versorgen. Das bedeutet, dass, abgesehen von der sich zwischen dem Kraftstofftank und dem Vergaser befindlichen Kraftstoffpumpe, jedes System (mechanisch oder nicht), das den inneren Druck des Kraftstofftanks beeinflussen kann, nicht zulässig ist.

4.5.1 Volant

Le volant doit être constitué d'un anneau continu, n'incorporant aucun angle obtus (180-360 °) dans sa forme de base. Les tiers supérieur et inférieur de la circonférence peuvent être droits ou avoir un rayon différent de celui du reste du volant. Les couronnes de volant sont fabriquées avec une structure métallique en acier ou en aluminium.

Le moyeu du volant doit être solidement fixé à la colonne avec au moins une vis M6 (degré de résistance minimum 8,8) et un écrou autobloquant.

4.5.2 Colonne de direction

La colonne de direction doit être montée sur le châssis à l'aide d'un support et d'un joint articulé. Elle doit être fixée avec un système de clip de sécurité pour l'écrou de retenue du palier inférieur et/ou deux colliers entre le support de la colonne. La colonne de direction doit avoir un diamètre minimum de **18.0** mm, une épaisseur minimum de la paroi de 1,8 mm et être en acier magnétique.

La colonne de direction et les articulations ne doivent pas nécessairement provenir du même fabricant que le châssis lui-même.

4.5.3 Bras de direction

Les bras de direction peuvent être réglés à l'aide de joints à rotule à chaque extrémité du bras. Ils doivent être en aluminium ou en acier et être solidement fixés au moyen d'écrous autobloquants et de boulons.

4.5.4 Dispositifs de volant

Aucun dispositif monté sur le volant (tel qu'un affichage ou un robinet de carburant) ne peut dépasser de plus de 20 mm le plan défini par l'avant du volant ou présenter d'arêtes vives. Voir DT n° 1.2

4.6 Plancher

Il est obligatoire de disposer d'un plancher en matériau rigide s'étendant de la traverse centrale à l'avant du cadre de châssis. Il doit être bordé latéralement par un tube ou un rebord empêchant les pieds du pilote de glisser hors du plancher.

Le plancher peut être perforé, mais les trous ne doivent pas avoir un diamètre supérieur à 10 mm et ils doivent être séparés par au moins quatre fois leur diamètre. En outre, **deux** trou d'un diamètre maximum de 35 mm est autorisé pour l'accès à la colonne de direction **et/ou au levier de vitesse**.

Le plancher peut être fabriqué en matériau composite.

4.7 Réservoir de carburant

Tout récipient contenant du carburant qui s'écoule vers le moteur.

Le réservoir de carburant doit être solidement fixé au châssis et être conçu de manière à ce que ni lui, ni les tuyaux de carburant (qui doivent être flexibles) ne présentent de danger de fuite pendant la compétition.

Une fixation rapide au châssis est fortement recommandée. Le réservoir de carburant ne doit en aucun cas être conçu de manière à agir comme un dispositif aérodynamique.

Il doit alimenter le moteur uniquement à la pression atmosphérique normale. Cela signifie qu'à l'exception de la pompe à carburant située entre le réservoir de carburant et le carburateur, tout système (mécanique ou non) pouvant avoir une influence sur la pression interne du réservoir de carburant n'est pas autorisé.

Der Kraftstofftank muss zwingend zwischen den Hauptrohren des Chassis-Rahmens, vor dem Sitz und hinter der Drehachse der Vorderräder angeordnet sein.

4.8. Sitz

Der Fahrersitz muss so beschaffen sein, dass in Kurven oder beim Bremsen eine seitliche oder eine nach vorne gerichtete Bewegung des Fahrers verhindert wird.

Er kann aus Verbundwerkstoff hergestellt sein.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

4.8.a Hohe Sitze, die der FIA-Norm 8873-2018 entsprechen, werden in den Super-Mini-Klassen dringend empfohlen.

4.8.1 Verstärkungsplatten

Verstärkungsplatten sind erforderlich, um den oberen Teil des Sitzes zu stützen. Sie müssen eine Mindestdicke von 1,5 mm, eine Mindestfläche von 13 cm² und einen Mindestdurchmesser von 40 mm haben.

4.8.2 Sitzstreben

Alle Sitzstreben müssen an jedem Ende verschraubt oder verschweißt sein. Wenn sie nicht verwendet werden, müssen diese Sitzstreben vom Chassis-Rahmen und vom Sitz entfernt werden.

4.9 Stoßfänger

Vordere, seitliche und hintere Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus einem magnetischen Stahlrundrohr hergestellt sein.

Die Stoßfänger müssen mit der Kategorie übereinstimmen, in der das Kart eingesetzt wird. In den Gruppen 1, 2 und 3 müssen sie mit der Karosserie zusammen homologiert sein.

4.10 Karosserie

Die Karosserie besteht aus allen Teilen des Karts, die vom äußeren Luftstrom berührt werden, mit Ausnahme der in den Artikeln 4 und 5 definierten mechanischen Teile, des Kraftstoffbehälters und des Startnummernschildes.

4.10.1 Karosserieelemente

Die Karosserie muss der Kategorie entsprechen, in der das Kart eingesetzt wird. Je nach Klasse muss sie aus einer Frontverkleidung, einer Frontverkleidungshalterung, einem Frontschild, zwei Seitenverkleidungen und einem hinteren Radschutz/einer hinteren Stoßstange bestehen.

4.10.2 Material

In der Gruppe 4 sind nur Kohlefaser, Glasfaser und Kevlar erlaubt.

Die Karosserie muss tadellos verarbeitet sein, sie darf keinen provisorischen Charakter haben und keine scharfen Kanten aufweisen. Der Mindestradius von Winkeln und Ecken beträgt 5 mm. Wenn Kunststoff verwendet wird, darf dieser aufgrund eines Bruchs nicht splintern oder scharfe Kanten bilden. Die Farbe kann beliebig sein.

4.11 Heckauffahrschutz

In den Gruppen 1, 2 und 3 ist die Verwendung eines homologierten Heckauffahrschutzes vorgeschrieben, der der Kategorie entspricht, in der das Kart eingesetzt wird.

Der Heckauffahrschutz muss im Spritzblasverfahren ohne Schaumstofffüllung hergestellt sein und darf kein Sicherheitsrisiko darstellen.

Er darf auf keinen Fall oberhalb der durch die Oberseite der Hinterräder definierten Ebene liegen.

Il est obligatoire de placer le réservoir de carburant entre les tubes principaux du cadre de châssis, devant le siège et derrière l'axe de rotation des roues avant.

4.8. Siège

Le siège du pilote doit être conçu de manière à l'empêcher de se déplacer vers les côtés ou vers l'avant dans les virages ou lors du freinage.

Il peut être fabriqué en matériau composite.

Prescription générales ASS

4.8.a Les sièges hauts conformes à la norme FIA 8873-2018 sont fortement recommandés dans les catégories Super Mini.

4.8.1 Plaques de renfort

Des plaques de renfort sont nécessaires pour soutenir la partie supérieure du siège. Elles doivent avoir une épaisseur minimum de 1,5 mm, une surface minimum de 13 cm² et un diamètre minimum de 40 mm.

4.8.2 Haubans de siège

Tous les haubans du siège doivent être boulonnés ou soudés à chaque extrémité. S'ils ne sont pas utilisés, ces haubans de siège doivent être retirés du cadre de châssis et du siège.

4.9 Pare-chocs

Les protections frontales, latérales et arrière sont obligatoires. Elles doivent être constituées de tubes ronds en acier magnétique.

Les pare-chocs doivent être conformes à la catégorie dans laquelle le kart est engagé. Dans les Groupes 1, 2 et 3, ils doivent être homologués avec la carrosserie.

4.10 Carrosserie

La carrosserie est constituée de toutes les pièces du kart qui sont en contact avec l'air, autres que les pièces mécaniques telles que définies aux Articles 4 et 5, le réservoir de carburant et la plaque à numéro.

4.10.1 Éléments de carrosserie

La carrosserie doit être conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé. Selon la classe, elle doit être constituée d'un carénage avant, d'un kit de montage de carénage avant, d'un panneau avant, de deux carrosseries latérales et d'une protection des roues arrière/pare-chocs arrière.

4.10.2 Matériau

Seule la fibre de carbone, la fibre de verre et le Kevlar sont autorisés dans le Groupe 4.

La carrosserie doit être impeccablement finie, ne pas être de nature improvisée et ne pas présenter d'arêtes vives. Le rayon minimum des angles ou des coins est de 5 mm.

Si du plastique est utilisé, il ne doit pas se fendre ni former d'arêtes vives à la suite d'une éventuelle rupture. Il peut être de n'importe quelle couleur.

4.11 Protection des roues arrière

Dans les Groupes 1, 2 et 3, il est obligatoire d'utiliser une protection des roues arrière homologuée conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

La protection des roues arrière doit être réalisée par injection-soufflage, sans remplissage de mousse, et ne doit présenter aucun risque en matière de sécurité.

En aucun cas ne peut-elle être située au-dessus du plan défini par le haut des roues arrière.

Die Oberfläche des Heckauffahrschutzes muss gleichmäßig und eben sein; der Heckauffahrschutz darf keine Aussparungen oder Öffnungen aufweisen, ausser die, die homologiert sind.

Der Heckauffahrschutz muss am homologierten Chassis an mindestens zwei Punkten mit Hilfe von mit dem Schutz homologierten Trägern befestigt werden. Diese Halterungen müssen (möglichst mit einem flexiblen System) an den beiden Hauptrohren des Chassis (unter Beachtung des homologierten Maßes F) angebracht werden.

Diese Halterung, nicht aber der Heckauffahrschutz selbst und die Halterung, an der er befestigt ist, kann mit einem Kabel oder Kabelbindern am Chassis befestigt werden.

Nur der Chassis-Hersteller darf das Chassis für die Montage des Heckauffahrschutzes verändern.

4.12 Bremsen

Die Bremsanlage muss der Kategorie entsprechen, in der das Kart eingesetzt wird.

4.12.1 Funktion

Bremssysteme müssen hydraulisch sein. Die Bremsleitungen müssen eine Ummantelung aus Stahl oder Edelstahl haben.

In Klassen mit Karts ohne Getriebe darf die Bremse nur auf die Hinterachse und somit auf beide Hinterräder gleichzeitig wirken.

Es ist erlaubt, das Gas- und Bremspedal mechanisch mit einem einzigen Kabel und zwei Rollen, als eine Art Sicherheit, zu verbinden, damit die beiden Pedale nicht gleichzeitig betätigt werden können.

Bei Klassen für Karts mit Getriebe muss die Bremse auf die Vorder- und Hinterachse wirken. Die vorderen und hinteren Bremssysteme müssen unabhängig voneinander wirken. Sollte eines der Systeme ausfallen, muss das andere eine einwandfreie Bremswirkung gewährleisten.

4.12.2 Bremsbetätigung

Die Bremsbetätigung, d.h. die Verbindung zwischen dem Pedal und der (den) Pumpe(n), muss aus Sicherheitsgründen doppelt vorhanden sein und immer mit der Homologation übereinstimmen. Wenn ein Kabel homologiert ist, muss es einen Mindestdurchmesser von 1,8 mm haben.

4.12.3 Bremssscheiben

Bremssscheiben aus Stahl, Edelstahl oder Gusseisen sind zulässig. Die Oberfläche der Bremssscheiben darf durch Schleifen, Bohren, Nuten verändert werden, jedoch nur durch den Hersteller und unter dessen alleiniger Verantwortung. Geänderte Bremssscheiben müssen den in der Homologation beschriebenen Abmessungen entsprechen.

4.12.4 Bremssscheiben-Anschlagblock

Für die hintere Bremssscheibe (aus Nylon, Kohlefaser, Teflon, Kevlar, Delrin oder einem gleichwertigen Hartplastik) ist in den Gruppen 1, 2 und 3 ein wirksamer Anschlagblock vorgeschrieben, wenn die Bremssscheibe unter die Hauptrohre des Chassis-Rahmens, die dem Boden am nächsten sind, reicht oder sich auf gleicher Höhe mit diesen befindet. Dieser Schutz muss seitlich neben der Scheibe, in der Längsachse des Chassis oder unter der Bremssscheibe angebracht sein.

La surface de la protection des roues arrière doit être uniforme et lisse ; la protection des roues arrière ne doit pas comporter de découpes ou d'ouvertures autres que celles qui sont homologuées.

La protection des roues arrière doit être fixée au châssis homologué par au moins deux points à l'aide de supports homologués avec la protection. Ces supports doivent être montés (éventuellement au moyen d'un système souple) sur les deux tubes principaux du châssis (en respectant la cote F homologuée).

Ce support, mais pas la protection des roues arrière elle-même et le support sur lequel elle est montée, peut être fixé au châssis à l'aide d'un câble ou des ligatures des câbles.

Seul le fabricant du châssis est autorisé à modifier le châssis pour monter la protection des roues arrière.

4.12 Freins

Le système de freinage doit être conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

4.12.1 Fonction

Les systèmes de freinage doivent être hydrauliques. Les conduites de frein doivent être recouvertes d'un revêtement extérieur en acier ou acier inoxydable.

Dans les classes à entraînement direct, le frein doit agir uniquement sur l'arbre arrière et donc sur les deux roues arrière simultanément.

Il est permis de relier mécaniquement la pédale d'accélérateur et de frein à l'aide d'un seul câble et de deux poulies, comme une sorte de sécurité, afin que les deux pédales ne puissent pas être actionnées simultanément.

Dans les classes à boîte de vitesses, le frein doit agir sur les arbres avant et arrière. Les systèmes de commande avant et arrière doivent être indépendants. En cas de défaillance de l'un des systèmes, l'autre doit pouvoir assurer un freinage correct.

4.12.2 Commande des freins

La commande de frein, à savoir la liaison entre la pédale et la ou les pompes, doit être doublée pour des raisons de sécurité et être toujours conforme à la FH. Si un câble est homologué, il doit avoir un diamètre minimum de 1,8 mm.

4.12.3 Disques de frein

Les disques de frein en acier, en acier inoxydable ou en fonte sont autorisés.

La surface des disques de frein peut être modifiée par meulage, perçage, rainurage, mais uniquement par le fabricant et sous sa seule responsabilité. Les disques de frein modifiés doivent être conformes aux dimensions décrites dans la FH.

4.12.4 Patin de protection du disque de frein

Un patin de protection efficace du disque de frein arrière (en nylon, fibre de carbone, Teflon, Kevlar, Delrin ou plastique dur équivalent) est obligatoire dans les Groupes 1, 2 et 3 si le disque de frein dépasse ou est au niveau des tubes principaux du châssis les plus proches du sol. Cette protection doit être placée latéralement par rapport au disque, dans l'axe longitudinal du châssis ou sous le disque.

4.12.5 Regenschutz für Bremsscheiben und Bremssättel

Bei nasser Witterung können Bremssättel und Bremsscheiben mit einem professionell ausgeführten Regenschutz versehen werden, die am Achsschenkel befestigt werden.

4.12.6 Kühlung der Bremse

Die hintere Bremsscheibe und der Bremssattel dürfen mit einem professionell gefertigten Bremskühl Schlauch gekühlt werden. Er muss sicher befestigt sein, darf nicht weiter als bis zum Sitz reichen und nicht unter das Chassis reichen.

4.13 Räder

Ein Rad besteht aus einer Felge, die mit einem luftgefüllten Reifen mit oder ohne Schlauch versehen ist. Ein „Radsatz“ besteht aus zwei Vorder- und zwei Hinterrädern. Nur die Reifen dürfen mit dem Boden in Berührung kommen, wenn der Fahrer im Kart sitzt.

Es dürfen gleichzeitig nur Reifen der gleichen Marke und des gleichen Typs verwendet werden.

Die Räder dürfen nur mit Umgebungsluft aufgepumpt werden. Maximaler Druck bei der Montage: 4.0 bar

Die Befestigung der Räder an den Naben und Achsen muss mit selbstsichernden M8 Schrauben und Muttern erfolgen. **Die Räder können ausgewuchtet werden. Die Auswuchtgewichte dürfen ausschließlich an der Felge befestigt werden. Es ist nicht erlaubt, die Räder auf eine höhere Temperatur als die Umgebungstemperatur zu erhitzen oder die Reifen künstlich oder auf andere Weise zu erweichen.**

Jedes System oder Ventil zur Anpassung, Begrenzung oder Überwachung des Reifendrucks, während der Reifen in Benutzung ist, ist nicht erlaubt.

4.13.1 Radabmessungen

Gruppen 1 & 2: 5-Zoll-Rad	vorne	hinten
Maximaler Außendurchmesser	280.0 mm	300.0mm
Maximale Breite	135.0 mm	215.0mm
Gruppe 3: 5-Zoll-Rad	vorne	hinten
Maximaler Außendurchmesser	260.0 mm	290.0mm
Maximale Breite	120.0 mm	150.0mm
Gruppe 4: 6-Zoll-Rad	Gesamt	
Maximaler Außendurchmesser	350.0 mm	
Maximale Breite	250.0 mm	

Die oben genannten Zahlen sind die maximalen Radabmessungen, wenn ein passender Reifen auf der Felge montiert ist und der Luftdruck 1 bar beträgt.

4.14 Felgen

In den Gruppen 1, 2 und 3 sind nur 5-Zoll-Felgen zugelassen, die der TZ Nr. 1.1 entsprechen.

Durchmesser für die Reifenaufnahme der Felge: **126,2** mm mit einer Toleranz von +0/-1 mm für den Durchmesser.

Breite der Reifenaufnahme: 10.0 mm.

Außendurchmesser für 5-Zoll-Felgen: mindestens 136,2 mm. Radius zur Erleichterung der Auswuchtung des Reifens in seinem Gehäuse: 8 mm.

In Gruppe 4 beträgt der Felgendurchmesser 6 Zoll.

4.12.5 Protections anti-pluie pour les disques et les étriers

Par temps de pluie, les étriers et les disques peuvent être équipés de protections anti-pluie de fabrication professionnelle, fixées au porte-fusée.

4.12.6 Refroidissement des freins

Le disque et l'étrier de frein arrière peuvent être refroidis à l'aide d'un tube de refroidissement de frein de fabrication professionnelle. Il doit être solidement fixé, ne pas dépasser le siège et ne pas s'étendre sous le châssis.

4.13 Roues

Une roue est constituée d'une jante sur laquelle est monté un pneu, avec ou sans chambre à air. Par «jeu de roues», on entend deux roues avant et deux roues arrière. Seuls les pneus peuvent entrer en contact avec le sol lorsque le pilote est assis dans le kart.

Seuls les pneus de la même marque et du même type sont autorisés en même temps.

Les roues doivent être gonflées uniquement à l'air ambiant. Pression maximum pour le montage : 4,0 bar.

La fixation des roues aux moyeux et aux arbres doit se faire au moyen d'écrous autobloquants et de boulons M8. **Les roues peuvent être équilibrées. Les masses d'équilibrage doivent être fixées exclusivement sur les jantes.**

Il n'est pas autorisé de chauffer les roues à une température supérieure à la température ambiante ou de ramollir les pneus, que ce soit de manière artificielle ou non.

Tout système ou valve permettant d'ajuster, de limiter ou de contrôler la pression du pneu lorsque la roue est utilisée n'est pas autorisé.

4.13.1 Dimensions des roues

Groupes 1 et 2 : Roue de 5 pouces	Avant	Arrière
Diamètre extérieur maximum	280.0 mm	300.0mm
Largeur maximum	135.0 mm	215.0mm
Gruppe 3 : Roue de 5 pouces	Avant	Arrière
Diamètre extérieur maximum	260.0 mm	290.0mm
Largeur maximum	120.0 mm	150.0mm
Gruppe 4 : Roue de 6 pouces	Avant et arrière	
Diamètre extérieur maximum	350.0 mm	
Largeur maximum	250.0 mm	

Les valeurs ci-dessus sont les dimensions maximums des roues, avec un pneu adapté monté sur la jante et une pression d'air de 1 bar.

4.14 Jantes

Dans les Groupes 1, 2 et 3, seules les jantes de 5 pouces conformes au DT n° 1.1 sont autorisées.

Diamètre de montage du pneu pour la jante : **126,2** mm avec une tolérance de +0/-1 mm pour le diamètre.

Largeur du logement du pneu : 10.0 mm.

Diamètre extérieur pour les jantes de 5 pouces : min. 136,2 mm. Rayon pour faciliter l'équilibre du pneu dans son logement : 8 mm.

Dans le Groupe 4, le diamètre de la jante est de 6 pouces.

4.14.1 Reifenwulstsicherung

In den Gruppen 1 und 2 müssen die Vorder- und Hinterräder eine Form der Reifenwulstsicherung mit mindestens drei Bolzen an der Außenseite der Felge haben.

In der Gruppe 4 müssen die Vorderräder eine Form der Reifenwulstsicherung mit mindestens drei Bolzen an der Außenseite der Felge haben. Die Hinterräder müssen mit einer Reifenwulstsicherung mit mindestens drei Bolzen an der Außenseite und an der Innenseite gesichert sein.

4.15 Reifen

CIK-FIA homologierte Reifen sind in allen Kategorien vorgeschrieben.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

4.15.a Reifenzuteilung gemäß den entsprechenden Sonderbestimmungen.

4.16 Ballast

Die Masse eines Karts darf mit einem oder mehreren festen Blöcken, die am Chassis-Rahmen, an einem Chassis-Zubehörteil (außer Stoßfänger) oder am Sitz befestigt sind, angepasst werden. Maximalgewicht eines einzelnen Ballastelementes: 5 kg. Mehrere, an der gleichen Befestigung angebrachte Gewichte gelten als ein einziger Ballast.

Die Ballastgewichte müssen mittels Werkzeugs mit mindestens zwei Bolzen befestigt werden: 0-2,5 kg mit einem Mindestdurchmesser von 6 mm, >2,5-5.0 kg mit einem Mindestdurchmesser von 8 mm.

Ist der Ballast an einem Chassis-Zusatzteil befestigt, müssen alle Bolzen, die das Zusatzteil mit dem Chassis-Rahmen verbinden, den gleichen Mindestdurchmesser haben wie die Bolzen, mit denen der Ballast selbst befestigt wird.

Für die Befestigung des Ballasts am Sitz sind Verstärkungsplatten vorgeschrieben. Diese Platten müssen eine Mindeststärke von 1 mm und einen Mindestdurchmesser von 20 mm haben. In der Gruppe 4 ist die Befestigung des Ballasts am Sitz nicht erlaubt. Der Ballast darf nur an den Hauptrohren des Chassis-Rahmens oder am Bodenblech mit mindestens zwei Schrauben mit einem Mindestdurchmesser von 6 mm befestigt werden.

4.14.1 Retenue du talon de pneu

Dans les Groupes 1 et 2, les roues avant et arrière doivent être munies d'une forme de retenue du talon de pneu avec au moins trois chevilles dans la partie extérieure de la jante. Dans le Groupe 4, les roues avant doivent être munies d'une forme de retenue du talon de pneu avec au moins trois chevilles dans la partie extérieure de la jante. Les roues arrière doivent être renforcées par une retenue du talon de pneu avec au moins trois chevilles dans les parties extérieure et intérieure de la jante.

4.15 Pneus

Les pneus homologués CIK-FIA sont obligatoires dans toutes les catégories.

Prescription générales ASS

4.15.a Attribution des pneus selon règlement particulier correspondant.

4.16 Lest

La masse d'un kart peut être ajustée à l'aide d'un ou plusieurs blocs solides fixés au cadre de châssis, à une pièce auxiliaire du châssis (à l'exception des pare-chocs) ou au siège.

Masse maximum d'un seul lest : 5 kg. Les lests combinés sur la même fixation comptent comme un seul lest.

Le lest doit être fixé au moyen d'outils par deux boulons : 0-2,5 kg d'un diamètre minimum de 6 mm, >2,5-5.0 kg d'un diamètre minimum de 8 mm.

Si le lest est fixé à une pièce auxiliaire du châssis, tous les boulons reliant la pièce auxiliaire au cadre de châssis doivent avoir le même diamètre minimum que celui utilisé pour fixer le lest lui-même.

Les plaques de renfort sont obligatoires pour la fixation du lest au siège. Ces plaques doivent avoir une épaisseur minimum de 1 mm et un diamètre minimum de 20 mm.

Dans le Groupe 4, la fixation du lest sur le siège n'est pas autorisée. Le lest ne peut être fixé que sur les tubes principaux du cadre de châssis ou sur le plancher, avec au moins deux boulons d'un diamètre minimum de 6 mm.

5. ALLGEMEINE MOTORVORSCHRIFTEN**5.1 Motor**

Der Motor muss der Kategorie entsprechen, in der das Kart eingesetzt wird.

Unter „Motor“ ist die Antriebseinheit des Karts in renn-bereitem Zustand zu verstehen, einschließlich Zylinder, Ölwanne und eventuell Getriebe, Zündsystem, Vergaser, Auspuff und Schalldämpfer.

Einspritzanlagen sind nicht erlaubt. Nur das Zerstäuben von Kraftstoff ist erlaubt.

Der Motor darf nicht mit einem Kompressor oder einem Aufladesystem ausgestattet sein.

Die gesamte für die Verbrennung benötigte Luft darf nur durch den/die Ansaugkanal/e des Ansaugschalldämpfers strömen. Eine andere Ansaugung ist nicht möglich. Darüber hinaus müssen alle in Artikel 5.4 aufgeführten Verbindungen und Teile luftdicht sein.

Wenn die Ansaugkanäle des Ansaugschalldämpfers abgedeckt sind, muss der Motor abgestellt werden.

5.1.1 Änderungen

Der Motor darf entsprechend den in den jeweiligen Kategorien zulässigen Änderungen umgerüstet werden, jedoch nur innerhalb der im TR aufgeführten Abmessungen.

Wenn Änderungen im Inneren des Motors zulässig sind, dürfen sie nur durch Entfernen von Material vorgenommen werden.

5.1.2 Markierung

Kennzeichnungen: Bearbeitete glatte Flächen von 30 x 20 mm für die Anbringung der vorgeschriebenen Identifikationsaufkleber an der Vorderseite des Zylinders oder auf der Abdeckung des Membrangehäuses an den Kurbelgehäusehälften.

5.1.3 Montage

Der Motor muss mithilfe einer Motorplatine und zwei Platinenbriden, die mit mindestens M8-Schrauben am Rahmen befestigt werden, an den Rohren des Chassis montiert werden.

5.2 Zylinder

Bei nicht beschichteten Zylindern ist eine Reparatur durch das Hinzufügen von Material, aber nicht von Teilen erlaubt.

Auf Beschluss des Obmanns der Technischen Kommissare oder des Technischen Delegierten kann bei kalter Witterung ein Schutz vor dem Zylinder zugelassen werden.

Dieser Schutz, das aus einem Verbundwerkstoff bestehen kann, muss stabil und sicher befestigt sein.

5.2.1 Zylinderkopf

Das Zündkerzengewinde darf durch einen Gewindeinsatz ersetzt werden.

Abmessungen des Zündkerzengehäuses mit Gewinde: Länge 18,5 mm, Steigung M14 x 1,25 mm.

5.3 Wasserkühlung

Wasser (H₂O) ist das einzig zulässige Kühlmittel. Es ist nur ein Kühlkreislauf für den Motor, den Kühler und die Wasserpumpe zulässig.

5.3.1 Kühler

In den Gruppen 1 und 2:

Die Kühler müssen oberhalb des Chassis-Rahmens in einer Höhe von maximal 500 mm über dem Boden und in einem Abstand von maximal 550 mm vor der Hinterachse angebracht sein. Sie dürfen nicht den Sitz beeinträchtigen.

5. RÈGLEMENT GÉNÉRAL DU MOTEUR**5.1 Moteur**

Le moteur doit être conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

Par «moteur», on entend l'unité de propulsion du kart en ordre de marche, comprenant un cylindre, un carter et éventuellement une boîte de vitesses, un système d'allumage, un ou plusieurs carburateurs, un échappement et un silencieux. Les systèmes d'injection ne sont pas autorisés. Seule la pulvérisation de carburant est autorisée.

Le moteur ne doit pas comporter de compresseur ou de système de suralimentation.

Tout l'air nécessaire à la combustion doit passer uniquement par le(s) conduit(s) d'admission du silencieux d'admission. Aucune autre aspiration n'est possible. En outre, toutes les connexions et pièces énumérées à l'Article 5.4 doivent être étanches à l'air.

Si les conduits d'admission du silencieux d'admission sont recouverts, le moteur doit s'arrêter.

5.1.1 Modifications

Le moteur peut être modifié selon les modifications autorisées dans les catégories respectives, mais uniquement dans les dimensions indiquées dans le RT.

Si des modifications de l'intérieur du moteur sont autorisées, elles ne peuvent être effectuées que par enlèvement de matériau.

5.1.2 Marquage

Identifications : espaces plats usinés de 30 x 20 mm pour la fixation des autocollants d'identification spécifiés, à l'avant du cylindre ou sur le couvercle de boîte à clapets pour les demi-carter.

5.1.3 Montage

Le moteur doit être monté sur les tubes du châssis à l'aide d'une platine moteur et de deux brides de platine fixées au cadre à l'aide de vis M8 minimum.

5.2 Cylindre

Pour les cylindres non chemisés, la réparation est autorisée par l'ajout de matériau, mais pas de pièces.

Si le Commissaire Technique en Chef ou le Délégué Technique le décide, un système de protection à l'avant d'un cylindre peut être autorisé par temps froid.

Ce système de protection, qui peut être en matériau composite, doit être robuste et solidement fixé.

5.2.1 Culasse

Le filetage de la bougie peut être remplacé par un filetage rapporté.

Dimensions du corps de la bougie d'allumage fileté : longueur 18,5 mm, pas M14 x 1,25 mm.

5.3 Refroidissement par eau

L'eau (H₂O) est le seul liquide de refroidissement autorisé. Un seul circuit de refroidissement pour le moteur, le radiateur et la pompe à eau est autorisé.

5.3.1 Radiateur

Dans les Groupes 1 et 2 :

Les radiateurs doivent être placés au-dessus du cadre de châssis à une hauteur maximum de 500 mm du sol et à une distance maximum de 550 mm en avant de l'arbre des roues arrière. Ils ne doivent pas interférer avec le siège.

In Gruppe 4:

Die Kühler müssen oberhalb des Chassis-Rahmens in einer Höhe von maximal 500 mm über dem Boden und hinter der Vorderradachse angebracht sein. Sie dürfen nicht den Sitz beeinträchtigen.

Ein am Heck angebrachter Kühler darf nicht weniger als 150 mm von den seitlichen äußeren Bauteilen des Karts entfernt sein. Alle Leitungen müssen aus hitzebeständigem (150 °C) und druckfestem (10 bar) Material gefertigt sein.

Um die Temperatur zu regeln, kann vorne oder hinten am Kühler ein Blendensystem angebracht werden. Diese Vorrichtung darf verstellbar, aber während der Fahrt nicht abnehmbar sein und keine gefährlichen Teile enthalten.

Der vordere Luftstrom, an den Seiten und hinter dem Heizkörper kann durch Luftleitbleche gesteuert werden. Die Luftleitbleche müssen mit Schrauben sicher am Heizkörper befestigt werden. Sie müssen aus einem Stück bestehen und können aus Verbundmaterial hergestellt werden.

Wenn Klebeband verwendet wird, muss es so um den Kühler gewickelt werden, dass der Fahrer es während der Fahrt nicht entfernen kann.

Mechanische Ableitsysteme/Thermostat inklusive Ableitungsröhre sind erlaubt.

5.3.2 Wasserpumpe

In den Gruppen 1 und 2 muss die Wasserpumpe mechanisch entweder vom Motor oder von der Hinterradachse angetrieben werden.

5.4 Einlasstrakt

Der Ansaugkanal, d. h. die mechanische Baugruppe zwischen dem Ansaugschalldämpfer und dem Motor, umfasst den Ansaugschalldämpfer, den Vergaser und das Klappenkastengehäuse (Gruppe 1 und 2) oder den Zylinder (Gruppe 3) sowie gegebenenfalls einen Abstandhalter und/oder Dichtungen. Zusätzliche Bestandteile sind nicht erlaubt.

Das Distanzstück muss ein ebenes Blech mit einem quer verlaufenden konischen Zylinderquerschnitt sein. Er muss mit Werkzeugen sicher befestigt werden und darf keine ineinandergreifenden Verbindungen oder überlappenden Teile aufweisen. Darüber hinaus darf es keine Verbindungen aufweisen, die zu einem zusätzlichen Volumen führen (einschließlich Fugen, Ausschnitte oder andere derartige Räume).

5.5 Ansaugschalldämpfer

In den Gruppen 1, 2 und 3 ist ein von der CIK-FIA homologierter Ansaugschalldämpfer vorgeschrieben.

Bei nassen Wetterbedingungen darf nur der unveränderte homologierte Regenschutz verwendet werden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

5.5.a Gemäß dem entsprechenden Homologationsblatt

5.5.1 Gummiverbindung

Die Gummiverbindung des Ansaugschalldämpfers darf geändert werden, wenn die Verbindung zwischen dem Ansaugschalldämpfer und dem Vergaser umkehrbar ist. Der nicht benutzte Teil der Verbindung im Inneren des Ansaugschalldämpfers darf abgeschnitten werden.

Die Gummiverbindung an der Außenseite muss jederzeit vollständig sichtbar sein. Sie muss durch eine Schelle fest mit dem Vergaser verbunden sein.

Wenn die Gummiverbindung nicht mehr so dicht ist wie der neue Ansaugschalldämpfer, muss das gebrauchte Teil ersetzt werden (entweder das Gummi oder der Ansaugschalldämpfer).

Dans le Groupe 4 :

Les radiateurs doivent être placés au-dessus du cadre de châssis, à une hauteur maximum de 500 mm du sol, derrière l'axe de la roue avant. Ils ne doivent pas interférer avec le siège.

Tout radiateur placé à l'arrière ne doit pas être situé à moins de 150 mm des extrémités latérales du kart.

Tous les tubes doivent être en matériau conçu pour résister à la chaleur (150 °C) et à la pression (10 bar).

Pour contrôler la température, un système de masques peut être placé à l'avant ou à l'arrière du radiateur. Ce dispositif peut être réglable, mais il ne doit pas être amovible lorsque le kart est en mouvement ou comporter des éléments dangereux.

Le flux d'air devant, sur les côtés et derrière le radiateur peut être contrôlé par des déflecteurs d'air. Les déflecteurs doivent être solidement fixés au radiateur à l'aide de vis. Ils doivent être d'une seule pièce et peuvent être fabriqués en matériau composite.

Si du ruban adhésif est utilisé, il doit être enroulé autour du radiateur de manière à ce que le pilote ne puisse pas le retirer pendant la conduite.

Les systèmes mécaniques de dérivation/thermostat, y compris les conduites de dérivation, sont autorisés.

5.3.2 Pompe à eau

Dans les Groupes 1 et 2, la pompe à eau doit être commandée mécaniquement soit par le moteur, soit par l'arbre de la roue arrière.

5.4 Conduit d'admission

Le conduit d'admission, à savoir l'ensemble mécanique entre le silencieux d'admission et le moteur, comprend le silencieux d'admission, le carburateur et le boîtier de la boîte à clapets (Groupes 1 et 2) ou le cylindre (Groupe 3), ainsi qu'une éventuelle entretoise et/ou des joints.

Aucun composant supplémentaire n'est autorisé.

L'entretoise doit être une plaque lisse avec une section transversale cylindrique conique. Elle doit être solidement fixée à l'aide d'outils et ne pas comporter de raccords s'emboîtant les uns aux autres ou de pièces superposées.

En outre, elle ne doit pas comporter de raccords générant un volume supplémentaire (y compris des rainures, des évidements ou autres espaces de ce type).

5.5 Silencieux d'admission

Dans les Groupes 1, 2 et 3, un silencieux d'admission homologué par la CIK-FIA est obligatoire.

Pour temps de pluie, seule la protection anti-pluie homologuée non modifiée peut être utilisée.

Prescriptions générales ASS

5.5.a Selon fiche d'homologation correspondante

5.5.1 Raccord en caoutchouc

Le raccord en caoutchouc du silencieux d'admission peut être modifié si le raccord reliant le silencieux d'admission au carburateur est réversible. La partie non utilisée du raccord à l'intérieur du silencieux d'admission peut être sectionnée.

Le raccord en caoutchouc à l'extérieur doit être complètement visible à tout moment. Il doit être relié de manière étanche au carburateur par un collier de serrage.

Si le raccord en caoutchouc n'est plus aussi étanche que le nouveau silencieux d'admission, la pièce usagée doit être remplacée (soit le caoutchouc, soit le silencieux d'admission).

5.6 Vergaser

Der Vergaser muss mit der Kategorie übereinstimmen, in der das Kart eingesetzt wird.

In allen Klassen ohne Getriebe ist es erlaubt, zusätzliche mechanische manuelle Regler, die mit Einstellschrauben wirken, anzubringen (ohne Änderung des Vergasers, wenn dieser homologiert ist).

5.6.1 Kraftstoffleitungen

Es ist nur eine Kraftstoffleitung vom Tank zum Vergaser/zur Kraftstoffpumpe sowie ein Kraftstofffilter vor der Kraftstoffpumpe zulässig.

Der Vergaser darf nur über die Kraftstoffpumpe mit Druck beaufschlagt werden.

5.7 Zündanlage

In den Gruppen 1, 2 und 3 ist eine von der CIK-FIA homologierte Zündanlage vorgeschrieben.

Die Zündanlage muss mit der Kategorie übereinstimmen, in der das Kart eingesetzt wird.

Für Zündanlagen mit außenliegendem Rotor ist ein Schutzsystem zur Abdeckung der rotierenden Teile vorgeschrieben. Die Sportkommissare der Veranstaltung dürfen die Technischen Kommissare autorisieren, die Zündanlage eines Fahrers/Bewerbers gegen die von der CIK-FIA oder dem betreffenden ASN gelieferte Anlage auszutauschen (gleiche homologierte Modelle).

Allgemeine ASS-Bestimmungen

5.7.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

5.8 Zündkerze

In den Gruppen 1, 2 und 3 muss die Zündkerze aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben.

Der Zündkerzenkörper und die Elektrodenisolierung (Elektroden nicht inbegriffen), die am Zylinderkopf befestigt sind, dürfen nicht über den oberen Teil des Verbrennungsraums hinausragen (siehe Anhang 5).

Allgemeine ASS-Bestimmungen

5.8.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

5.9 Kettenschutz

Ein Kettenschutz ist in allen Klassen vorgeschrieben. Der Kettenschutz darf aus Verbundwerkstoff hergestellt werden.

In Klassen ohne Getriebe muss der Kettenschutz einen wirksamen Schutz über der Oberseite und auf beiden Seiten der freiliegenden Kette und der Kettenräder bieten und mindestens bis zur unteren, zur Hinterachse führenden Ebene reichen.

Wenn ein kompletter, die Kette und die Kettenräder abdeckender Kettenschutz verwendet wird, darf der mit dem Motor homologierte Kettenschutz demontiert werden.

In Getriebeklassen muss der Kettenschutz das Kettenrad und das Motorritzel bis zur Mitte des Kettenrads abdecken.

5.10 Auspuff

Der Auspuff muss in allen Kategorien aus magnetischem Stahl gefertigt sein. Die Mindestblechstärke beträgt 0,75 mm, sofern im HB nicht anders aufgeführt.

In den Gruppen 1, 2 und 3 muss sich der Auspuffauslass hinter dem Fahrer befinden und er darf sich nicht mehr als 45 cm über dem Boden befinden.

Die Auspuffanlage muss nach hinten verlaufen und darf die vom Fahrer in normaler Fahrposition definierte Ebene nicht kreuzen.

5.6 Carburateur

Le carburateur doit être conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

Pour toutes les classes sans boîte de vitesses, il est permis d'ajouter des dispositifs de réglage mécanique manuel supplémentaires fonctionnant avec les vis de réglage (sans modification du carburateur, s'il est homologué).

5.6.1 Conduites de carburant

Une seule conduite de carburant est autorisée entre le réservoir et le carburateur/la pompe à carburant, ainsi qu'un filtre à carburant avant la pompe à carburant.

Le carburateur ne doit pas être mis sous pression par d'autres moyens que la pompe à carburant.

5.7 Système d'allumage

Dans les Groupes 1, 2 et 3, un système d'allumage homologué par la CIK-FIA est obligatoire.

Le système d'allumage doit être conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

Pour les systèmes d'allumage ayant un rotor externe saillant, un système de protection couvrant les pièces rotatives est obligatoire.

Les Commissaires Sportifs peuvent autoriser les Commissaires Techniques à échanger le système d'allumage d'un pilote/concurrent contre celui fourni par la CIK-FIA ou l'ASN concernée (même modèle homologué).

Prescriptions générales ASS

5.7.a Homologué selon règlement coupes de marques

5.8 Bougie

Dans les Groupes 1, 2 et 3, la bougie d'allumage doit être fabriquée en série et rester strictement d'origine.

Le culot de la bougie d'allumage et le corps isolant des électrodes (électrodes non comprises) serrés sur la culasse ne doivent pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion (voir Annexe 5).

Prescriptions générales ASS

5.8.a Homologué selon règlement coupes de marques

5.9 Pare-chaîne

Un pare-chaîne est obligatoire dans toutes les classes. Les pare-chaînes peuvent être en matériau composite.

Dans les classes à entraînement direct, le pare-chaîne doit fournir une protection efficace sur le dessus et les deux côtés de la chaîne et des pignons exposés, et s'étendre au moins jusqu'au plan inférieur de l'arbre arrière.

Si un pare-chaîne complet couvrant la chaîne et les pignons est utilisé, le pare-chaîne homologué avec le moteur peut être démonté.

Dans les classes avec boîte de vitesses, le pare-chaîne doit couvrir le pignon et la couronne jusqu'au centre de l'axe de la couronne.

5.10 Échappement

L'échappement doit être en acier magnétique dans toutes les catégories. L'épaisseur minimum de la tôle est de 0,75 mm, sauf indication contraire dans la FH.

Dans les Groupes 1, 2 et 3, le système d'échappement doit se décharger derrière le pilote et ne doit pas fonctionner à une hauteur de plus de 45 cm du sol.

L'échappement doit obligatoirement passer à l'arrière et ne pas traverser le plan défini par le pilote assis dans la position normale de conduite.

Der Auspufftopf, dessen Außendurchmesser mehr als 3 cm betragen muss, darf nicht über die äußere Begrenzung des Karts hinausragen.

Die Sportkommissare können die Technischen Kommissare ermächtigen, das Auspuffsystem eines Fahrers/Kontrahenten gegen ein von der CIK-FIA oder dem betreffenden ASN bereitgestelltes System (gleiches Modell) auszutauschen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

5.10.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

5.11 Geräuschvorschriften

Um den Lärm zu reduzieren, sind wirksame Auspuffschalldämpfer vorgeschrieben. Kontrollen können zu jeder Zeit während des Anlasses durchgeführt werden. Die Sportkommissare müssen über alle Verstöße informiert werden, die bei den durchgeführten Kontrollen festgestellt werden.

5.11.1 Dezibel-Grenzwert

Der geltende Geräuschgrenzwert beträgt 108 dB(A), einschließlich aller Toleranzen und Umgebungseinflüssen.

5.11.2 Messgeräte

Die Messgeräte müssen in der Lage sein, vier Schallpegel gleichzeitig zu messen. Das Messsystem darf PC-gestützt oder eigenständig sein. Siehe Anhang 8.

5.12 Kraftstoff

Die in dem TR festgelegten Anforderungen sollen die Verwendung von Kraftstoffen gewährleisten, die überwiegend aus normalerweise in handelsüblichen Kraftstoffen vorkommenden Bestandteilen bestehen, und die Verwendung bestimmter leistungssteigernder chemischer Bestandteile soll untersagt werden.

5.12.1 Eigenschaften

Der Kraftstoff muss den Eigenschaften gemäß Anhang 6.1 entsprechen.

5.13 Gemisch für Zweitaktmotoren

Der Kraftstoff wird mit einem von der CIK-FIA genehmigten, handelsüblichen Zweitakt-Schmiermittel gemischt. Eine Veränderung der Zusammensetzung des Basis-Kraftstoffs durch Hinzufügen von Komponenten ist nicht erlaubt. Diese Einschränkung gilt auch für den dem Kraftstoff zugesetzten Schmierstoff, der die Zusammensetzung der Kraftstoffanteile nicht verändern darf. Außerdem darf der Schmierstoff keine Nitroverbindungen, Peroxide oder andere die Motorleistung steigernde Zusätze enthalten. Siehe Anhang 6.2.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

5.13.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

5.13.1 Schmiermittel

Das Schmiermittel muss vor seiner Verwendung bei der Veranstaltung von der CIK-FIA für das laufende Jahr zugelassen sein. Eine 1-Liter-Probe muss rechtzeitig an ein von der CIK-FIA benanntes Labor geschickt werden, um die Übereinstimmung mit den in Anhang 6.3 aufgeführten Eigenschaften zu überprüfen.

5.13.2 Luft

Dem Kraftstoff darf nur Umgebungsluft als Verbrennungsmittel zugesetzt werden.

La sortie du silencieux d'échappement, dont le diamètre extérieur doit être supérieur à 3 cm, ne doit pas dépasser les limites extérieures du kart.

Les Commissaires Sportifs peuvent autoriser les Commissaires Techniques à échanger le système d'échappement d'un pilote/concurrent contre celui fourni par la CIK-FIA ou l'ASN concernée (même modèle).

Prescriptions générales ASS

5.10.a Homologué selon règlement coupes de marques

5.11 Bruit

Afin de réduire le bruit, des silencieux d'échappement efficaces sont obligatoires. Des contrôles peuvent être effectués à tout moment pendant l'épreuve. Les Commissaires Sportifs doivent être informés de toute infraction constatée lors des contrôles effectués.

5.11.1 Limite de décibels

La limite de bruit maximum en vigueur est de 108 dB(A), incluant toutes les tolérances et l'influence de l'environnement.

5.11.2 Équipement de mesure

L'équipement de mesure doit pouvoir mesurer simultanément quatre niveaux sonores. Le système de mesure peut être basé sur PC ou être autonome. Voir Annexe 8.

5.12 Carburant

Les exigences spécifiées dans le RT visent à garantir l'utilisation de carburants constitués principalement de composés normalement présents dans les carburants commerciaux, et à interdire l'utilisation de composés chimiques spécifiques pour augmenter la puissance.

5.12.1 Caractéristiques

Le carburant doit être conforme aux caractéristiques de l'Annexe 6.1.

5.13 Mélange pour moteurs à deux temps

Le carburant est mélangé à un lubrifiant à deux temps disponibles dans le commerce et approuvé par la CIK-FIA. La modification de la composition de base du carburant par l'ajout de tout composé n'est pas autorisée. Cette restriction s'applique également au lubrifiant, qui ne doit pas modifier la composition de la fraction du carburant lorsqu'il est ajouté à celui-ci. En outre, le lubrifiant ne doit pas contenir de composés nitrés, de peroxydes ou d'autres additifs destinés à augmenter la puissance du moteur. Voir Annexe 6.2.

Prescriptions générales ASS

5.13.a Homologué selon règlement coupes de marques

5.13.1 Lubrifiant

Avant son utilisation dans l'épreuve, le lubrifiant doit être approuvé par la CIK-FIA pour l'année en cours. Un échantillon de 1 litre doit être fourni en temps utile à un laboratoire désigné par la CIK-FIA pour contrôler sa conformité aux caractéristiques énumérées à l'Annexe 6.3.

5.13.2 Air

Seul l'air ambiant peut être mélangé au combustible en tant que comburant.

5.14 Kraftstoffprüfungen in Laboratorien

Das mit den Kraftstoffprüfungen beauftragte Labor muss über eine Referenzprobe des während der Veranstaltung verwendeten Kraftstoffs verfügen.

5.14.1 Verfahren der Probenahme

Die CIK-FIA oder der ASN dürfen jederzeit und ohne Angabe von Gründen eine Kraftstoffprobe zur zusätzlichen Analyse in einem Labor ihrer Wahl verlangen. Siehe Anhang 7.

*Allgemeine ASS-Bestimmungen***5.14.a** Kupplung

Die Kontaktzone zwischen Kupplung und Kupplungstrommel muss zu jedem Zeitpunkt trocken sein. Es ist keine Schmierung erlaubt.

Spuren von Fett des Nadellagers der Kupplung dürfen die in den Bildern nicht übertreffen.

**5.14 Tests de carburant effectués en laboratoire**

Le laboratoire chargé des tests de carburant doit disposer d'un échantillon de référence du carburant distribué pendant l'épreuve.

5.14.1 Procédure d'échantillonnage

À tout moment et sans avoir à fournir d'explication, la CIK-FIA ou l'ASN peut demander un prélèvement de carburant pour une analyse complémentaire dans un laboratoire de leur choix. Voir Annexe 7.

*Prescriptions générales ASS***5.14.a** Embrayage

La zone de contact entre l'accouplement et le tambour d'embrayage doit toujours être sèche. Aucune lubrification n'est autorisée.

Les traces de graisse provenant du roulement à aiguilles de l'embrayage ne doivent pas dépasser celles indiquées sur la photo.

6. HOMOLOGATION, GENEHMIGUNGEN UND KONTROLLEN

Das HB, GF und das HR sind im Sekretariat der CIK-FIA oder auf der Website www.fiakarting.com erhältlich.

6.1 Homologationen und Genehmigungen

Alle Materialien mit einer gültigen Homologation werden auf der FIA Karting-Webseite (www.fiakarting.com) veröffentlicht.

Die zugelassenen Teile müssen, wie im HB angegeben verwendet werden. Dies ist die einzig mögliche Kombination.

Nur dieses homologierte Material darf bei Rennen gemäß den in der TR beschriebenen internationalen Kategorien verwendet werden, unabhängig davon, ob sie im internationalen Kalender der FIA Karting registriert sind oder nicht.

ASNs, die eine CIK-FIA-Homologation beantragen, sind verpflichtet, die CIK-FIA-Vorschriften einzuhalten.

Jede von der CIK-FIA homologierte **oder zugelassene** Ausrüstung ist auch auf nationaler Ebene gültig.

Wenn eine ASN Material zulässt, das bereits Gegenstand einer CIK-FIA-Homologation war, muss dies ausdrücklich in den Technischen Reglements des ASN erwähnt werden.

6.2 Identifizierung

Es muss möglich sein, ein homologiertes Produkt oder seine Teile anhand der technischen Beschreibungen (Fotos, Zeichnungen, Abmessungen usw.) in der Homologation und unter Berücksichtigung der zulässigen Änderungen und der vorgeschriebenen Grenzwerte im TR zu identifizieren.

Im Zweifelsfall darf der CIK-FIA oder der ASN ohne Angabe von Gründen verlangen, dass jedes bei der Veranstaltung verwendete Teil einer zusätzlichen Kontrolle durch den CIK-FIA oder ein Labor ihrer Wahl unterzogen wird.

6.3 Kontrollen

Für Kontrollmessungen und Toleranzen siehe Anhang 1.

6.4 Verfahren zur Messung des Öffnungswinkels

Siehe Anhang 3.

6. HOMOLOGATION, AGRÉMENTS ET CONTRÔLES

Les FH, FA et RH sont disponibles au secrétariat de la CIK-FIA ou sur le site www.fiakarting.com.

6.1 Homologations et agréments

Tout matériel ayant une homologation valide est publié sur la page web FIA Karting (www.fiakarting.com).

Les pièces homologuées doivent être utilisées comme indiqué dans la FH. C'est la seule combinaison possible.

Seul ce matériel homologué doit être utilisé dans les courses selon les catégories internationales décrites dans le RT, qu'elles soient enregistrées ou non dans le calendrier international FIA Karting.

Les ASN qui demandent une homologation CIK-FIA ont donc l'obligation de respecter la réglementation CIK-FIA.

Tout équipement homologué **ou agréé par la CIK-FIA** est également valable au niveau national.

Si une ASN autorise un matériel ayant déjà fait l'objet d'une homologation CIK-FIA, cela doit être explicitement mentionné dans le Règlement Technique de l'ASN.

6.2 Identification

Il doit être possible d'identifier un produit homologué et ses pièces en utilisant les descriptions techniques (photos, dessins, dimensions, etc.) dans la FH et en tenant compte des modifications autorisées et des limites prescrites dans le RT. En cas de doute, la CIK-FIA ou l'ASN peut, sans avoir à fournir d'explication, demander que toute pièce utilisée lors de l'épreuve fasse l'objet de contrôles supplémentaires par la CIK-FIA ou par un laboratoire de leur choix.

6.3 Contrôles

Pour les mesures de contrôle et les tolérances, voir Annexe 1.

6.4 Méthode de mesure des angles d'ouverture

Voir Annexe 3.

7. SICHERHEITSAUSRÜSTUNG DES FAHRERS

Der Fahrer muss zu jeder Zeit einen homologierten Helm und Overall, sowie Handschuhe, Schuhe und einen Kart-Körperschutz tragen.

Das Tragen eines Schals, eines Halstuchs oder anderer loser Kleidung um den Hals, auch innerhalb des Overalls, ist nicht erlaubt.

Lange Haare müssen vollständig durch den Helm, die Haube oder den Overall verdeckt sein.

7.1 Helm

Helme müssen den nachfolgenden Vorschriften entsprechen:

Für Fahrer unter 15 Jahren:

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 und Snell-FIA CMR2016)
- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 und Snell-FIA CMR2007)

Für Fahrer über 15 Jahren:

- Snell-Foundation K2010, K2015, K2020, SA2010, SAH2010, SA2015 und SA2020
- FIA 8859-2015, FIA 8860-2004, FIA 8860-2010, FIA 8860-2018 und FIA 8860-2018-ABP
- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 und Snell-FIA CMR2016)
- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 und Snell-FIA CMR2007)

Siehe Anhang «**ANERKANNTE STANDARDS FÜR HELME IM KARTSPORT**» zu den Kennzeichnungen.

Helme müssen ein wirksames und unzerbrechliches Visier für die Augenöffnung haben. Das Visier muss mit dem Logo des Herstellers und dem Produktionsdatum versehen sein.

Jede Änderung der obigen Liste wird in einem CIK-FIA-Bulletin veröffentlicht.

Gemäß Anhang I des Internationalen Sportgesetzes (Kapitel III, Artikel 1.2) ist die Anbringung von aerodynamischen oder anderen Vorrichtungen an einem Helm erlaubt, wenn sie mit dem betreffenden Helm homologiert wurden.

Helme, die den Snell-FIA CM/CMH-Normen entsprechen, dürfen von Fahrern nach dem 15. Lebensjahr uneingeschränkt weiterverwendet werden.

Bei Helmen, die mit M6 (HANS-Befestigungspunkten) 8858-2010-Verankerungen ausgestattet sind, dürfen die M6-Verankerungen aus Sicherheitsgründen nicht im Kartsport verwendet werden.

7.2 Overalls

Die Overalls müssen entweder: i) eine CIK-FIA-Homologation der „Stufe 2“ haben, die gemäß dem CIK-FIA-Standard 2013-1 erteilt wurde, oder ii) ein Grad 1- oder Grad 2-Karting-Overall sein, der dem FIA-Standard 8877-2022 entspricht.

Siehe www.fiakarting.com für eine vollständige Liste der homologierten Overalls.

Lederoveralls, die den von der FIM festgelegten Normen entsprechen, sind erlaubt. Bei Rennen auf langen Strecken sind Lederkombis, die den FIM-Standards entsprechen (Motorräder, Dicke 1,2 mm), oder Kartkombis des Grades 2, die dem FIA-Standard 8877-2022 entsprechen, vorgeschrieben.

7. ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DU PILOTE

Le pilote doit porter à tout moment un casque et une combinaison homologués, ainsi que des gants, des chaussures montantes et une protection corporelle de karting.

Le port d'un foulard, d'un manchon ou de tout vêtement ample autour du cou, même à l'intérieur de la combinaison, n'est pas autorisé.

Les cheveux longs doivent être complètement contenus dans le casque, la cagoule ou la combinaison.

7.1 Casques

Les casques doivent être conformes aux prescriptions suivantes:

Pour les pilotes de moins de 15 ans :

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 et Snell-FIA CMR2016)
- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 et Snell-FIA CMR2007)

Pour les pilotes de plus de 15 ans :

- Snell-Foundation K2010, K2015, K2020, SA2010, SAH2010, SA2015 et SA2020
- FIA 8859-2015, FIA 8860-2004, FIA 8860-2010, FIA 8860-2018 et FIA 8860-2018-ABP
- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 et Snell-FIA CMR2016)
- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 et Snell-FIA CMR2007)

Voir Annexe «**NORMES RENCONNUES POUR LES CASQUES EN KARTING**» pour les marquages.

Les casques doivent être équipés d'une visière efficace et incassable pour l'ouverture des yeux. Les visières doivent comporter le logo du fabricant et la date de production.

Toute modification de la liste ci-dessus est publiée dans un bulletin de la CIK-FIA.

Conformément à l'Annexe L du Code Sportif International (Chapitre III, Article 1.2), l'ajout de tout dispositif à un casque, aérodynamique ou autre, est autorisé s'il a été homologué avec le casque concerné.

Les casques qui répondent aux normes Snell-FIA CM/CMH peuvent continuer à être utilisés par les pilotes après l'âge de 15 ans sans limitation.

Pour les casques équipés d'ancrages M6 (points d'attache du HANS) 8858-2010, les ancrages M6 ne peuvent pas être utilisés en karting pour des raisons de sécurité.

7.2 Combinaisons

Les combinaisons en tissu doivent avoir soit : i) une homologation CIK-FIA de « Niveau 2 » accordée selon la norme CIK-FIA 2013-1 soit ii) être des combinaisons de karting de Degré 1 ou de Degré 2 conformes à la norme FIA 8877-2022.

Voir www.fiakarting.com pour la liste complète des combinaisons homologuées.

Les combinaisons en cuir répondant aux normes définies par la FIM sont autorisées. Pour les épreuves sur circuits longs, les combinaisons en cuir conformes aux normes de la FIM (motos, épaisseur 1,2 mm) ou les combinaisons de karting de Degré 2 conformes à la norme FIA 8877-2022 sont obligatoires.

Anmerkung

Aktuelle, von der FIA homologierte Anzüge (CIK-FIA-Standard N2013-1) sind während ihrer Nutzungsdauer, die auf dem Etikett des Anzugs angegeben ist, zulässig, jedoch nicht über den 31.12.2029 hinaus.

Karting-Anzüge, die der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen, werden ab dem 19.10.2022 akzeptiert und sind ab dem 01.01.2030 vorgeschrieben.

7.3 Handschuhe

Die Handschuhe müssen die Hände und Handgelenke vollständig bedecken oder der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen.

Anmerkung

Die Handschuhe, die der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen, sind ab dem 19.10.2022 zulässig.

Ab dem 01.01.2024

Bei FIA-Kart-Meisterschaften, -Cups und -Trophäen müssen die Handschuhe der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen.

Bei allen Karting-Wettbewerben, die im Internationalen Sportkalender der FIA aufgeführt sind, müssen die Handschuhe Hände und Handgelenke vollständig bedecken oder der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen.

Ab dem 01.01.2025

Bei FIA Karting-Meisterschaften, -Cups und -Trophäen sowie allen Karting-Wettbewerben, die im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragen sind, müssen die Handschuhe der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

7.3.a Die Handschuhe müssen die Hände und das Handgelenk vollständig abdecken.

7.4 Schuhe

Die Schuhe müssen die Füße bedecken und die Knöchel schützen oder dem FIA-Standard 8877-2022 entsprechen.

Anmerkung

Die Schuhe, die der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen, werden ab dem 19.10.2022 akzeptiert.

Ab dem 01.01.2024

Bei FIA-Kart-Meisterschaften, -Cups und -Trophäen müssen die Schuhe der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen.

Bei allen Karting-Wettbewerben, die im Internationalen Sportkalender der FIA aufgeführt sind, müssen die Schuhe die Füße bedecken und die Knöchel schützen oder der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen.

Ab dem 01.01.2025

Bei FIA Karting-Meisterschaften, -Cups und -Trophäen sowie allen Karting-Wettbewerben, die im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragen sind, müssen die Schuhe der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

7.4.a Die Schuhe müssen die Füße abdecken und die Knöchel schützen.

7.5 Kart-Körperschutz

Die Verwendung eines Kart-Körperschutzes gemäß FIA-Norm 8870-2018 und dessen Abmessungen der Größe des Fahrers entsprechen - oder bis zu einer Größe kleiner - ist für alle Fahrer in den Wettbewerben der FIA-Kart-Meisterschaften, -Cups und -Trophäen sowie in allen internationalen Kart-Wettbewerben vorgeschrieben.

Note

Les combinaisons actuelles homologuées par la FIA (norme CIK-FIA N2013-1) sont acceptées pendant leur durée de vie utile, laquelle est indiquée sur l'étiquette des combinaisons, mais pas au-delà du 31.12.2029.

Les combinaisons de Karting conformes à la norme FIA 8877-2022 sont acceptées à partir du 19.10.2022 et obligatoires à partir du 01.01.2030.

7.3 Gants

Les gants doivent complètement recouvrir les mains et les poignets ou être conformes à la norme FIA 8877-2022.

Note

Les gants conformes à la norme FIA 8877-2022 sont acceptés à compter du 19.10.2022.

A compter du 01.01.2024

Pour les Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting, les gants doivent être conformes à la norme FIA 8877-2022.

Pour toutes les compétitions de Karting inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA, les gants doivent complètement recouvrir les mains et les poignets ou être conformes à la norme FIA 8877-2022.

A compter du 01.01.2025

Pour les Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting et toutes les compétitions de Karting inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA, les gants doivent être conformes à la norme FIA 8877-2022.

Prescriptions générales ASS

7.3.a Les gants doivent complètement recouvrir les mains et les poignets.

7.4 Chaussures

Les chaussures doivent recouvrir les pieds et protéger les chevilles ou être conformes à la norme FIA 8877-2022.

Note

Les chaussures conformes à la norme FIA 8877-2022 sont acceptées à compter du 19.10.2022.

A compter du 01.01.2024

Pour les Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting, les chaussures doivent être conformes à la norme FIA 8877-2022.

Pour toutes les compétitions de Karting inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA, les chaussures doivent recouvrir les pieds et protéger les chevilles ou être conformes à la norme FIA 8877-2022.

A compter du 01.01.2025

Pour les Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting et toutes les compétitions de Karting inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA, les chaussures doivent être conformes à la norme FIA 8877-2022.

Prescriptions générales ASS

7.4.a Les chaussures montantes doivent recouvrir les pieds et protéger les chevilles.

7.5 Protection corporelle de karting

L'utilisation d'une protection corporelle de karting conforme à la norme FIA 8870-2018 et de dimensions correspondant à la taille du pilote - ou jusqu'à une taille inférieure - sera obligatoire pour tous les pilotes dans les compétitions des Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting ainsi que dans toutes les compétitions International de Karting.

8. BESTIMMUNGEN FÜR DIE GRUPPE 1**8.1 Chassis**

Chassis der Gruppe 1 dürfen nur von einem Hersteller produziert werden, der ein homologiertes Chassis der Gruppe 2 hat.

8.1.1 Abmessungen des Chassis

Siehe Artikel 9.1.1

8.1.2 Anforderungen an das Chassis

Eine Wankstabilisatorstange darf verwendet werden.

Zusätzliche Abspannungen sind zwischen den hinteren Wellenstützen und dem Sitz erlaubt.

8.2 Hinterachse

Maximal 50.0 mm Außendurchmesser (Wandstärke gemäß Artikel 4.3).

8.3 Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters

Mindestens 8 Liter.

8.4 Stoßfänger

Vordere und seitliche Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus magnetischen Stahlrundrohren bestehen und mit der Karosserie homologiert sein. Ist kein hinterer Stoßfänger vorhanden, ist ein homologierter Heckauffahrtsschutz vorgeschrieben. Siehe TZ Nr. 2.3.

8.4.1 Vordere Stoßfänger bei Kurzstrecken

Siehe Artikel 9.4.1

8.4.2 Seitliche Stoßfänger bei Kurzstrecken

Siehe Artikel 9.4.2

8.5 Karosserie

Die Karosserie muss zusammen mit den dazugehörigen Stoßfängern und Befestigungen von der CIK-FIA homologiert sein. Das Kombinieren von homologierten Karosserieelementen ist erlaubt. Die beiden Seitenverkleidungen müssen jedoch zusammen als Satz verwendet werden.

Kein Teil der Karosserie darf als Kraftstoffbehälter oder zur Befestigung von Ballast verwendet werden.

8.5.1 Material

Siehe Artikel 4.10.2.

8.5.2 Frontverkleidung

Siehe Artikel 9.5.2

8.5.3 Frontschild

Siehe Artikel 9.5.3

8.5.4 Seitenverkleidung

Siehe Artikel 9.5.4

8.5.5 Heckauffahrtsschutz

Siehe Artikel 9.5.5

8.6 Bremsen

Die Bremsen in Gruppe 1 sind freigestellt, müssen aber den Artikeln 4.12 ff. des TR entsprechen. Sie müssen von einem Hersteller produziert worden sein, der eine gültige Bremsen-Homologation hat.

8. RÈGLEMENT DU GROUPE 1**8.1 Châssis**

Les châssis du Groupe 1 ne peuvent être produits que par un fabricant qui possède un châssis homologué dans le Groupe 2.

8.1.1 Dimensions du châssis

Voir l'article 9.1.1

8.1.2 Exigences relatives aux châssis

Une barre antiroulis peut être utilisée.

Des haubans supplémentaires sont autorisés entre les supports de l'arbre arrière et le siège.

8.2 Arbre arrière

Diamètre extérieur de maximum 50.0 mm (épaisseur de la paroi selon l'Article 4.3).

8.3 Capacité du réservoir de carburant

Minimum 8 litres.

8.4 Pare-chocs

Les protections frontales et latérales sont obligatoires. Elles doivent être réalisées en tubes ronds d'acier magnétique et être homologuées avec la carrosserie. En l'absence d'un pare-chocs arrière, une protection des roues arrière homologuée est obligatoire. Voir DT n° 2.3.

8.4.1 Pare-chocs avant pour circuit court

Voir Article 9.4.1

8.4.2 Pare-chocs latéral pour circuit court

Voir Article 9.4.2

8.5 Carrosserie

La carrosserie doit être homologuée par la CIK-FIA, ainsi que les pare-chocs et les fixations qui les accompagnent.

La combinaison d'éléments de carrosserie homologués est autorisée. Toutefois, les deux pontons latéraux doivent être utilisés comme un ensemble.

Aucun élément de la carrosserie ne peut être utilisé comme réservoir de carburant ou pour fixer du lest.

8.5.1 Matériau

Voir Article 4.10.2.

8.5.2 Carénage avant

Voir Article 9.5.2

8.5.3 Panneau avant

Voir Article 9.5.3

8.5.4 Carrosserie latérale

Voir Article 9.5.4

8.5.5 Protection des roues arrière

Voir Article 9.5.5

8.6 Freins

Les freins sont libres dans le Groupe 1, mais doivent être conformes aux Articles 4.12 et suivants du RT. Ils doivent être produits par un fabricant disposant d'une homologation de freins valide.

8.7 Räder

In der Gruppe 1 sind nur 5-Zoll-Felgen mit CIK-FIA homologierten 5-Zoll-Reifen erlaubt. Siehe Artikel 4.13-4.15 des TR.

8.8 Datenaufzeichnung (Data logging)

In Gruppe 1 ist die Datenaufzeichnung freigestellt, sofern sie die normale Funktion des Motors nicht beeinflusst.

8.9 Masse des Karts

Gesamt (inkl. Fahrer)

KZ: mindestens 175.0 kg

8.10 KZ-Motor

Siehe Artikel 9.10.

8.11 Vergaser

Siehe Artikel 9.12.1.

8.12 Ansaugschalldämpfer

Siehe Artikel 9.13.1.

8.13 Zündanlage

Siehe Artikel 9.14.1.

8.14 Auspuffanlage

Siehe Artikel 9.15.1.

8.15 Auspuffschalldämpfer

Siehe Artikel 9.16.1.

8.16 Getriebe

Kette und Kettenrad sind freigestellt.

8.7 Roues

Dans le Groupe 1, seules les jantes de 5 pouces sont autorisées avec des pneus de 5 pouces homologués par la CIK-FIA. Voir les Articles 4.13-4.15 du RT.

8.8 Enregistrement de données

Dans le Groupe 1, l'enregistrement de données est libre à condition qu'il ne modifie pas le fonctionnement normal du moteur.

8.9 Masse du kart

Total (pilote compris)

KZ: Minimum 175.0 kg

8.10 Moteur KZ

Voir Article 9.10.

8.11 Carburateur

Voir Article 9.12.1.

8.12 Silencieux d'admission

Voir Article 9.13.1.

8.13 Système d'allumage

Voir Article 9.14.1.

8.14 Échappement

Voir Article 9.15.1.

8.15 Silencieux d'échappement

Voir Article 9.16.1.

8.16 Transmission

La chaîne et les pignons sont libres.

9. BESTIMMUNGEN FÜR DIE GRUPPE 2**9.1 Chassis**

Alle Chassis der Gruppe 2 müssen von der CIK-FIA homologiert werden. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Chassis vorgelegt werden. Die Chassis-Homologation findet alle drei Jahre statt.

9.1.1 Abmessungen des Chassis

Radstand: 101.0-107.0 cm.

Spurweite: mindestens 2/3 des verwendeten Radstandes.

Gesamtbreite: **maximal 1400.0 mm.**

Gesamtlänge: gemäss TZ 2.1

Höhe: **maximal 650.0 mm** über dem Boden, ohne Sitz.

Das Chassis muss zu jeder Zeit die angegebenen Maße einhalten. Kein Teil darf über das Viereck hinausragen, das von der Frontverkleidung, den Rädern und dem Heckaufschuttschutz gebildet wird.

9.1.2 Anforderungen an das Fahrgestell

Eine Stabilisatorstange darf nur mit den Hauptrohren des Fahrgestellrahmens verbunden werden.

Zusätzliche Abspannungen sind zwischen den hinteren Wellenstützen und dem Sitz erlaubt.

9.1.3 Eigenschaften des Chassis

Änderungen am Chassis-Rahmen (z.B. Position der Rohre) sind nur innerhalb der in der Homologation beschriebenen Maße zulässig. Rohrbögen dürfen nur an dem Rohr verschoben werden, an dem sie in der Homologation angegeben wurden.

9.2 Hinterachse

Maximal 50.0 mm Außendurchmesser (Wandstärke gemäß Artikel 4.3).

9.3 Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters

Mindestens 8 Liter.

9.4 Stoßfänger

Vordere und seitliche Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus magnetischen Stahlrundrohren bestehen und mit der Karosserie homologiert sein. Ist kein hinterer Stoßfänger vorhanden, ist ein homologierter Heckaufschuttschutz vorgeschrieben. **Siehe TZ 2.3.**

9.4.1 Vorderer Stoßfänger

Der vordere Stoßfänger besteht aus zwei Teilen: einer oberen Stange mit einem Minstdurchmesser von 16.0 mm und zwei Eckbögen mit konstantem Radius. Die gerade Länge zwischen den Bögen muss mindestens 375.0 mm und darf höchstens 395.0 mm betragen.

Die Stange muss an zwei am Rahmen angeschweißten Halterungen befestigt werden, die 550.0 mm voneinander entfernt sind und in der Längsachse des Karts zentriert sein müssen.

Höhe: Mindestens 200.0 mm und höchstens 250.0 mm vom Boden aus (gemessen am oberen Ende des Rohrs).

Eine untere Stange mit einem Durchmesser von mindestens 20.0 mm und zwei Eckbögen mit einem konstanten Radius. Die gerade Länge zwischen den Bögen muss mindestens 295.0 mm und darf höchstens 315.0 mm betragen.

9. RÈGLEMENT DU GROUPE 2**9.1 Châssis**

Tous les châssis du Groupe 2 doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le châssis. L'homologation des châssis a lieu tous les trois ans.

9.1.1 Dimensions du châssis

Empattement : 101.0-107.0 cm.

Voie : au moins 2/3 de l'empattement utilisé.

Largeur hors-tout : **maximum 1400.0 mm.**

Longueur hors-tout : selon DT 2.1

Hauteur : **maximum 650.0 mm** depuis le sol, sans le siège.

Le châssis doit respecter à tout moment les dimensions indiquées.

Aucune pièce ne doit dépasser le quadrilatère formé par le carénage avant, les roues et la protection des roues arrière.

9.1.2 Exigences relatives aux châssis

Une barre antiroulis ne doivent être reliées qu'aux tubes principaux du cadre de châssis.

Des haubans supplémentaires sont autorisés entre les supports de l'arbre arrière et le siège.

9.1.3 Caractéristiques du châssis

Les modifications du cadre de châssis (p.ex. la position des tubes) ne sont autorisées que dans les limites des dimensions décrites dans la FH. Les coudes de tube ne peuvent être déplacés que sur le tube où ils sont indiqués dans la FH.

9.2 Arbre arrière

Diamètre extérieur maximum de 50.0 mm (épaisseur de la paroi selon l'Article 4.3).

9.3 Capacité du réservoir de carburant

Minimum 8 litres.

9.4 Pare-chocs

Les protections frontales et latérales sont obligatoires. Elles doivent être réalisées en tubes ronds d'acier magnétique et être homologuées avec la carrosserie. En l'absence d'un pare-chocs arrière, une protection des roues arrière homologuée est obligatoire. **Voir DT 2.3.**

9.4.1 Pare-chocs avant

Le pare-chocs avant se compose de deux éléments: une barre supérieure d'un diamètre minimum de 16.0 mm et deux coudes d'angle à rayon constant. La longueur droite entre les coudes doit être au minimum de 375.0 mm et au maximum de 395.0 mm.

La barre doit être attachée à deux fixations soudées au cadre, qui doivent être espacées de 550.0 mm et centrées sur l'axe longitudinal du kart.

Hauteur: minimum 200.0 mm et maximum 250.0 mm depuis le sol (mesurés au haut du tube).

Une barre inférieure d'un diamètre minimum de 20.0 mm et deux coudes d'angle d'un rayon constant. La longueur droite entre les coudes doit être au minimum de 295.0 mm et au maximum de 315.0 mm.

Die Stange muss an zwei am Chassisrahmen angeschweißten Halterungen befestigt werden, die 450.0 mm voneinander entfernt und auf der Längsachse des Karts zentriert sein müssen. Die Halterungen müssen horizontal und vertikal parallel zur Achse des Karts verlaufen und eine Einführung der Stange von 50.0 mm ermöglichen.

Höhe: Mindestens 70.0 mm und höchstens 110.0 mm (gemessen am oberen Ende des Rohrs).

Vorderer Überhang: mindestens 350.0 mm.

Diese beiden Elemente müssen vertikal ausgerichtet sein, wie in den AD Nr. 2.0 und 2.2 beschrieben, und senkrecht zum Boden oder zum Boden/zu den Hauptrohren des Chassis stehen. Die beiden Stangen müssen durch die Halterung des vorderen Stoßfängers miteinander verbunden sein.

Der vordere Stoßfänger muss unabhängig von der Pedalbefestigung sein. Er muss die Montage der vorgeschriebenen vorderen Verkleidung ermöglichen.

9.4.2 Seitliche Stoßfänger

Der Seitenstoßfänger besteht aus zwei Rundrohr-Elementen aus Stahl, die mittig zur Längsachse des Karts angeordnet sind. Jedes Element muss aus einer unteren und einer oberen Stange bestehen. Sie müssen einen Durchmesser von 20.0 mm haben.

Die minimale gerade Länge beträgt 400.0 mm für die untere Stange und 300.0 mm für die obere Stange.

Gesamtbreite: mindestens 480.0 mm und maximal 520.0 mm für die untere Stange, mindestens 480.0 mm und maximal 600.0 mm für die obere Stange (gemessen in der Mitte des Rohrs), bezogen auf die Längsachse des Karts.

Jede Stange muss an zwei geschweißten Rohrbefestigungen befestigt werden, die 500.0 ± 5 mm voneinander entfernt sein müssen (gemessen in der Mitte des Rohrs). Diese Halterungen müssen parallel zum Boden und senkrecht zur Achse des Chassis verlaufen und eine Einführung von 50.0 mm der Stange ermöglichen.

Höhe der oberen Stange: mindestens 160.0 mm über dem Boden (gemessen an der Oberkante des Rohrs). Siehe TZ Nr. 2.0.

9.5 Karosserie

Die Karosserie muss von der CIK-FIA homologiert sein, ebenso wie die Stoßstangen und die dazugehörigen Befestigungen. Die Kombination von zugelassenen Karosserieteilen ist erlaubt. Die beiden Seitenpontons müssen jedoch, als eine Einheit verwendet werden.

Kein Karosserieteil darf als Kraftstofftank oder zur Befestigung von Ballast verwendet werden. Siehe TZ Nr. 2.1.

Jegliche künstliche oder nicht künstliche Erwärmung auf eine Temperatur über der Umgebungstemperatur oder Erweichung der Karosserie ist nicht zulässig.

9.5.1 Material

Siehe Artikel 4.10.2.

9.5.2 Frontverkleidung

Die vordere Verkleidung muss auf Höhe der Vorderräder angebracht sein und darf keine scharfen Kanten haben.

Sie darf nicht in der Lage sein, Wasser, Kies oder andere Substanzen zurückzuhalten.

Mindestbreite: 1'000.0 mm. Maximale Breite: Hintere Gesamtbreite der Einheit Vorderrad/Vorderachse.

Maximaler Abstand zwischen den Vorderrädern und der Rückseite der Verkleidung: 180.0 mm.

La barre doit être attachée à deux fixations soudées au cadre de châssis, qui doivent être distantes de 450.0 mm et centrées sur l'axe longitudinal du kart. Les fixations doivent être horizontalement et verticalement parallèles à l'axe du kart et permettre une insertion de la barre de 50.0 mm.

Hauteur: minimum 70.0 mm et maximum 110.0 mm (mesurés au haut du tube).

Porte-à-faux avant: minimum 350.0 mm.

Ces deux éléments doivent être alignés verticalement, comme indiqué dans les DT n° 2.0 et 2.2, et perpendiculairement au sol ou au plancher/aux tubes principaux du châssis. Les deux barres doivent être reliées par le support du pare-chocs avant.

Le pare-chocs avant doit être indépendant de la fixation des pédales. Il doit permettre le montage du carénage avant obligatoire.

9.4.2 Pare-chocs latéraux

Le pare-chocs latéral est constitué de deux éléments de tube rond en acier qui sont centrés par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Chaque élément doit être constitué d'une barre inférieure et d'une barre supérieure. Elles doivent avoir un diamètre de 20.0 mm.

La longueur droite minimum est de 400.0 mm pour la barre inférieure et de 300.0 mm pour la barre supérieure.

Largeur hors-tout: minimum 480.0 mm et maximum 520.0 mm pour la barre inférieure, minimum 480.0 mm et maximum 600.0 mm pour la barre supérieure (mesuré au milieu du tube) par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Chaque barre doit être attachée à deux fixations de tube soudées qui doivent être distantes de 500.0 ± 5 mm (mesuré au milieu du tube). Ces fixations doivent être parallèles au sol, perpendiculaires à l'axe du châssis et permettre une insertion de 50.0 mm de la barre.

Hauteur de la barre supérieure: 160.0 mm minimum du sol (mesurés au haut du tube). Voir DT n° 2.0.

9.5 Carrosserie

La carrosserie doit être homologuée par la CIK-FIA, ainsi que les pare-chocs et les fixations qui les accompagnent.

La combinaison d'éléments de carrosserie homologués est autorisée. Toutefois, les deux pontons latéraux doivent être utilisés comme un ensemble.

Aucun élément de la carrosserie ne peut être utilisé comme réservoir de carburant ou pour fixer du lest. Voir DT n° 2.1.

Tout réchauffement à une température supérieure à la température ambiante ou ramollissement de la carrosserie, artificiel ou non, n'est pas autorisé.

9.5.1 Matériau

Voir Article 4.10.2.

9.5.2 Carénage avant

Le carénage avant doit être placé à la hauteur des roues avant et ne pas comporter d'arêtes vives.

Il ne doit pas pouvoir retenir l'eau, le gravier ou toute autre substance.

Largeur minimum: 1'000.0 mm. Largeur maximum: largeur arrière hors-tout de l'unité roue avant/arbre avant.

Espace maximum entre les roues avant et l'arrière du carénage: 180.0 mm.

Vorderer Überhang: maximal 680 mm, siehe TZ Nr. 2.1.
Montagesatz für die vordere Verkleidung, siehe TZ Nr. 2.2.
Eine homologierte Frontverkleidung, die bei einem internationalen Kart-Rennen an einem Kart montiert wird, muss jederzeit in der Lage sein, den in Anhang 9 beschriebenen Vertikalschubtest zu bestehen.

9.5.3 Frontschild

Die Frontplatte darf sich nicht über der horizontalen Ebene befinden, die durch die Oberseite des Lenkrads definiert ist. Sie darf weder die normale Funktion der Pedale beeinträchtigen noch einen Teil der Füße in der normalen Fahrposition bedecken.

Der Abstand zwischen dem Schild und dem Lenkrad muss mindestens 50.0 mm betragen und darf nicht über die vordere Verkleidung hinausragen.

Breite: mindestens 250.0 mm und maximal 300.0 mm.

Der untere Teil der Verkleidung muss direkt oder indirekt fest mit dem vorderen Teil des Chassis verbunden sein. Der obere Teil der Platte muss durch eine oder mehrere unabhängige Stangen fest mit der Lenksäulenhalterung verbunden sein. Auf der Frontplatte muss Platz für die Wettbewerbsnummern vorhanden sein.

9.5.4 Seitenverkleidung

Die Oberfläche des Seitenaufbaus muss gleichmäßig und glatt sein und darf außer den für die Befestigung erforderlichen Löchern keine weiteren Löcher aufweisen.

Kein Teil der Seitenverkleidung darf einen Teil des in normaler Fahrposition sitzenden Fahrers bedecken.

Die Seitenverkleidung darf den Chassis-Rahmen von unten gesehen nicht überlappen.

Sie darf nicht in der Lage sein, Wasser, Kies oder andere Substanzen zurückzuhalten und muss fest mit den seitlichen Stoßstangen verbunden sein.

Auf der vertikalen Fläche in der Nähe der Hinterräder muss Platz für die Wettbewerbsnummern vorhanden sein.

Die seitliche Karosserie darf unter keinen Umständen über der Ebene liegen, die durch die Oberkante der Vorder- und Hinterreifen definiert wird, oder mehr als 40.0 mm über der Ebene liegen, die durch die Außenkante der Vorder- und Hinterräder definiert wird (Vorderräder in aufrechter Position).

Der Seitenaufbau muss eine Bodenfreiheit von mindestens 25.0 mm und maximal 60.0 mm haben.

Abstand zwischen der Vorderseite des Seitenaufbaus und den Vorderrädern: maximal 150.0 mm.

Abstand zwischen der Rückseite des Seitenaufbaus und den Hinterrädern: maximal 60.0 mm.

Bei Regen darf der Seitenaufbau nicht über die Ebene hinausragen, die durch die Außenkante der Hinterräder definiert ist. Siehe TZ Nr. 2.1.

Siehe TZ Nr. 2.1.

Siehe TZ Nr. 2.1.

9.5.5 Heckauffahrschutz

Der Heckauffahrschutz muss auf der Höhe der Hinterräder angebracht sein.

Unter allen Bedingungen muss der Heckauffahrschutz eine Linie mit der Außenseite der Hinterräder bilden.

Breite: Mindestens 1*340.0 mm, maximal die Breite der Hinterräder über alles, jederzeit und unter allen Umständen.

Bodenfreiheit: mindestens 25.0 mm und maximal 60.0 mm in mindestens drei Räumen mit einer Breite von mindestens 200.0 mm, die sich in der Verlängerung der Hinterräder und der Achse des Chassis befinden.

Porte-à-faux avant: maximum 680.0 mm, voir DT n° 2.1.

Kit de montage du carénage avant, voir DT n° 2.2.

Un carénage avant homologué monté sur un kart lors d'une épreuve internationale de karting doit être capable, à tout moment, de passer le test de poussée verticale décrit à l'Annexe 9

9.5.3 Panneau avant

Le panneau avant ne doit pas être situé au-dessus du plan horizontal défini par le haut du volant.

Il ne doit pas entraver le fonctionnement normal des pédales, ni recouvrir une partie des pieds dans la position normale de conduite.

Il doit laisser un espace d'au moins 50.0 mm entre le panneau et le volant et ne doit pas dépasser le carénage avant.

Largeur: minimum 250.0 mm et maximum 300.0 mm.

La partie inférieure du panneau doit être solidement fixée à la partie avant du cadre de châssis, directement ou indirectement. Sa partie supérieure doit être solidement fixée au support de la colonne de direction par une ou plusieurs barres indépendantes.

Un espace pour les numéros de compétition doit être prévu sur le panneau avant.

9.5.4 Carrosserie latérale

La surface de la carrosserie latérale doit être uniforme et lisse; elle ne doit pas comporter de trous autres que ceux nécessaires à des fins de fixation.

Aucun élément de la carrosserie latérale ne doit recouvrir une partie quelconque du pilote assis dans la position normale de conduite.

La carrosserie latérale ne doit pas chevaucher le cadre de châssis vu de dessous.

Elle ne doit pas pouvoir retenir l'eau, le gravier ou toute autre substance et doit être solidement fixée aux pare-chocs latéraux.

Un espace pour les numéros de compétition doit être prévu sur la surface verticale près des roues arrière.

La carrosserie latérale ne doit en aucun cas être située au-dessus du plan défini par le sommet des pneus avant et arrière ou dépasser de plus de 40.0 mm le plan défini par le bord extérieur des roues avant et arrière (roues avant en position droite).

La carrosserie latérale doit avoir une garde au sol minimum de 25.0 mm et maximum de 60.0 mm.

Espace entre l'avant de la carrosserie latérale et les roues avant: maximum 150.0 mm.

Espace entre l'arrière de la carrosserie latérale et les roues arrière: maximum 60.0 mm.

Par temps de pluie, la carrosserie latérale ne doit pas dépasser le plan défini par le bord extérieur des roues arrière. Voir DT n° 2.1.

Par temps de pluie, la carrosserie latérale ne doit pas dépasser le plan défini par le bord extérieur des roues arrière. Voir DT n° 2.1.

Par temps de pluie, la carrosserie latérale ne doit pas dépasser le plan défini par le bord extérieur des roues arrière. Voir DT n° 2.1.

9.5.5 Protection des roues arrière

La protection des roues arrière doit être placée à la hauteur des roues arrière.

Quelles que soient les conditions, la protection des roues arrière doit être en ligne avec l'extérieur des roues arrière.

Largeur: minimum 1*340.0 mm, maximum celle de la largeur arrière hors-tout, à tout moment et en toute circonstance.

Garde au sol: minimum 25.0 mm et maximum 60.0 mm dans au moins trois espaces d'une largeur minimum de 200.0 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et de l'axe du châssis.

Hinterer Überhang: maximal 400.0 mm.

Abstand zwischen der Vorderseite des Heckauffahrschutz und der Oberfläche der Hinterräder: mindestens 15.0 mm, höchstens 50.0 mm.

Siehe TZ Nr. 2.0 und 2.1.

Die beiden äußeren verstellbaren Teile des genehmigten Hinterradschutzes müssen sich farblich deutlich vom Hauptteil des Hinterradschutzes unterscheiden. Dies kann durch ein spezielles Aufkleberset oder durch das Einfärben der Teile schon bei der Produktion erreicht werden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.5.5.a Die beiden verstellbaren äusseren Teile des homologierten Hinterradschutzes müssen keine andere Farbe aufweisen.

9.6 Bremsen

Alle Bremsanlagen in der Gruppe 2 müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Die folgenden Bremstypen müssen verwendet werden:

2WP in den OK/OK-Junior Klassen; ASS-CH

4WP in der KZ2 Klasse.

9.7 Räder

In der Gruppe 1 sind nur 5-Zoll-Felgen mit CIK-FIA homologierten 5-Zoll-Reifen erlaubt. Siehe Artikel 4.13-4.15 der TR.

9.8 Datenerfassung (Data logging)

Die folgenden Daten dürfen erfasst werden:

- Motordrehzahl durch Induktion am Zündkerzen-HT-Kabel;
- zwei Temperaturen;
- Radgeschwindigkeit an einem Rad;
- ein X/Y/Z-Beschleunigungsmesser und
- GPS-Daten und Rundenzeiten.

Wird ein Abgastemperatursensor für eine der Temperaturen verwendet, muss er an der in TZ Nr. 2.9 (OK) und TZ Nr. 2.10 (OK-Junior) angegebenen Stelle angebracht werden.

Bei KZ2 ist die Verwendung eines Temperatursensors im Auspuffkrümmer freigestellt. Er darf jedoch weder den homologierten Auspuff noch die vorgeschriebenen Abmessungen des Krümmers ändern.

9.8.1 Sensoren

Alle erlaubten Sensoren müssen über Kabel direkt mit dem Logger verbunden sein.

Nicht zugelassene Sensoren müssen während der offiziellen Veranstaltung entfernt werden.

9.9 Masse des Karts

	Total (einschl. Fahrer)	Kart (ohne Kraftstoff)
OK	145.0 kg minimum	70.0 kg minimum*
OK-N	155.0 kg minimum	70.0 kg minimum*
OK-Junior	140.0 kg minimum	70.0 kg minimum*
OK-N Junior	145.0 kg minimum	70.0 kg minimum*
KZ2	175.0 kg minimum	
KZ2 Masters	180.0 kg minimum	

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.9.a Das Mindestgesamtgewicht in der OK-Klasse wird auf 155 kg festgelegt.

Porte-à-faux arrière: maximum 400.0 mm.

Espace entre l'avant de la protection des roues arrière et la surface des roues arrière: minimum 15.0 mm, maximum 50.0 mm.

Voir DT n° 2.0 et 2.1.

Les deux parties extérieures réglables de la protection des roues arrière homologuées doivent avoir une couleur clairement différente de celle de la partie principale de la protection des roues arrière. Cela peut se faire au moyen d'un kit d'autocollants spécifiques ou en colorant les pièces dès la production.

Prescriptions générales ASS

9.5.5.a Les deux parties extérieures réglables de la protection des roues arrière homologuées ne doivent pas être d'une couleur différente.

9.6 Freins

Tous les freins dans le Groupe 2 doivent être homologués par la CIK-FIA. Les types de freins suivants doivent être utilisés :

2WP dans les classes OK/OK-Junior ; ASS-CH

4WP dans la classe KZ2.

9.7 Roues

Dans le Groupe 1, seules les jantes de 5 pouces sont autorisées avec des pneus de 5 pouces homologués par la CIK-FIA. Voir les Articles 4.13-4.15 du RT.

9.8 Enregistrement de données

Les données suivantes peuvent être enregistrées :

- le régime du moteur par induction sur le câble HT de la bougie d'allumage ;
- deux températures ;
- la vitesse d'une roue ;
- un accéléromètre X/Y/Z ; et
- les données GPS et les temps au tour.

Si une sonde de température d'échappement est utilisée comme l'une des températures, elle doit être montée à l'emplacement spécifié dans les DT n° 2.9 (OK) et DT n° 2.10 (OK-Junior).

En KZ2, l'utilisation d'une sonde de température dans le collecteur d'échappement est libre. Cependant, elle ne doit pas modifier l'échappement homologué ou les dimensions réglementaires du collecteur.

9.8.1 Capteurs

Tous les capteurs autorisés doivent être connectés directement à l'enregistreur par des câbles.

Les capteurs qui ne sont pas autorisés doivent être retirés pendant l'épreuve officielle.

9.9 Masse du kart

	Total (pilote compris)	Kart (sans carburant)
OK	Minimum 145.0 kg	Minimum 70.0 kg
OK-N	Minimum 155.0 kg	Minimum 70.0 kg
OK-Junior	Minimum 140.0 kg	Minimum 70.0 kg
OK-N Junior	Minimum 145.0 kg	Minimum 70.0 kg
KZ2	Minimum 175.0 kg	
KZ2 Masters	Minimum 180.0 kg	

Prescriptions générales ASS

9.9.a La masse totale minimum en catégorie OK est fixé à 155 kg

9.10 KZ-Motor

Alle KZ-Motoren müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Motor vorgelegt werden. Die Motor-Homologation findet alle drei Jahre statt. Die Originalteile des homologierten Motors müssen immer mit den in der HF beschriebenen Fotos, Zeichnungen, Materialien und physikalischen Abmessungen übereinstimmen.

9.10.1 Eigenschaften des Motors

Wassergekühlter 125.0 cm³ Einzylindermotor mit Membran-Einlasssteuerung und Getriebe, mit einem Kühlkreislauf für Kurbelgehäuse, Zylinder und Kopf.

Es darf nicht möglich sein, das Getriebe vom Motor zu trennen. Das Motorgehäuse muss aus zwei Teilen bestehen (vertikal oder horizontal).

Der Winkel des Auslasskanals ist auf maximal 199.0° begrenzt, gemessen in Höhe der Kante der Öffnung nach dem in Anhang 3 beschriebenen Verfahren.

Volumen des Verbrennungsraums: mindestens 11.0 cm³, gemessen nach dem in Anhang 2 beschriebenen Verfahren.

Deckel des Membrangehäuses: freigestellt.

Getriebe einschließlich des mit dem Motor homologierten Primärgetriebes. Zur Kontrolle der Übersetzungsverhältnisse siehe Anhang 1.

Handbetätigte mechanische Getriebebesteuerung.

9.10.2 Änderungen

Alle Änderungen im Inneren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Hub;
- Bohrung (außerhalb der Höchstgrenzen);
- Mittellinie der Pleuelstange;
- Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und Kurbelgehäuse;
- Anzahl der Auslassöffnungen und -kanäle;
- das Membrangehäuse (Abmessungen und Zeichnung);
- **Zusätze, um den Durchmesser der Kurbelwelle zu vergrößern;**
- Einsätze im Kurbelgehäuse und/oder im Zylinder, ausgenommen solche für Kurbelwellenlager und Befestigungselemente (Bohrungen, Dübel); und
- das Getriebe und sein Schaltmechanismus

Alle Änderungen am Äußeren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Anzahl der Vergaser; und
 - das äußere Erscheinungsbild des eingebauten Motors.
- Nicht als Änderungen am äußeren Erscheinungsbild des Motors gelten: das Beschneiden der Kühlan schlüsse, die Änderung der Farbe der Teile und die Änderung der Verbindungen (einschließlich, aber nicht beschränkt auf die des Vergasers, der Zündspule, des Auspuffs, der Kupplung oder des Motors selbst), vorausgesetzt, ihre homologierte Position wird nicht geändert.

9.10 Moteur KZ

Tous les moteurs KZ doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le moteur. L'homologation des moteurs a lieu tous les trois ans.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours correspondre aux photographies, dessins, matériaux et dimensions physiques décrits dans la FH.

9.10.1 Caractéristiques du moteur

Moteur monocylindre de 125.0 cm³ avec admission à clapets et boîte de vitesses, refroidi par eau, avec un circuit de refroidissement pour le carter, le cylindre et la culasse.

Il ne doit pas être possible de séparer la boîte de vitesses du moteur. Le carter du moteur doit être constitué de deux parties (verticales ou horizontales).

Angle de l'orifice d'échappement limité à un maximum de 199.0 °, mesuré au niveau du bord de l'orifice selon la méthode décrite à l'Annexe 3.

Volumen de la chambre de combustion : 11.0 cm³ minimum, mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe 2.

Couvercle de boîte à clapets : libre.

Boîte de vitesses comprenant le rapport primaire homologué avec le moteur. Pour la vérification des rapports, voir Annexe 1.

Commande manuelle mécanique de la boîte de vitesses.

9.10.2 Modifications

Toutes les modifications de l'intérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- la course ;
- l'alésage (en dehors des limites maximums) ;
- l'axe de la bielle ;
- le nombre de conduits de transfert et d'orifices d'admission dans le cylindre et le carter moteur ;
- le nombre d'orifices et de conduits d'échappement ;
- la boîte à clapets (dimensions et dessin) ;
- **les ajouts pour augmenter le diamètre du vilebrequin ;**
- les inserts dans le carter et/ou le cylindre, à l'exception de ceux destinés aux paliers du vilebrequin et aux éléments de fixation (trous percés, chevilles) ; et
- la boîte de vitesses et son mécanisme de changement de vitesse.

Toutes les modifications de l'extérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- le nombre de carburateurs ; et
- l'aspect extérieur du moteur monté.

Ne sont pas considérées comme des modifications de l'aspect extérieur du moteur : l'ajustement des raccords de refroidissement, la modification de la couleur des pièces et la modification des fixations (y compris, mais sans s'y limiter, celles du carburateur, du système d'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même), à condition que leur position homologuée ne soit pas modifiée.

9.11 OK/OK-Junior Motoren

Alle OK und OK-Junior Motoren müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Motor vorgelegt werden. Die Motor-Homologation findet alle drei Jahre statt.

Die Originalteile des homologierten Motors müssen immer mit den in der HF beschriebenen Fotos, Zeichnungen, Materialien und physikalischen Abmessungen übereinstimmen.

9.11.1 Eigenschaften des Motors

Wassergekühlter 125.0 cm³ Einzylinder-Zweitakt Motor mit Membran-Einlasssteuerung und Direktantrieb und einem Kühlkreislauf für Kurbelgehäuse, Zylinder und Kopf.

Die Auslassöffnungswinkel werden nach dem in Anhang 3 beschriebenen Verfahren in Höhe des Öffnungsrandes gemessen. Sie sind begrenzt auf:

OK/OK-N 194.0 ° maximal

OK-Junior 170.0 ° maximal

Das Brennraumvolumen wird nach dem in Anhang 2 beschriebenen Verfahren gemessen.

OK mindestens 9.0 cm³

OK-N mindestens 10.0 cm³

OK-Junior mindestens 12.0 cm³

Das obligatorische Dekompressionsventil muss auf der Oberseite des Zylinderkopfs angebracht sein.

In OK ist ein spezifisches Einheits-Power-Valve erlaubt. Es muss der TZ Nr. 2.8 entsprechen und für den Motor homologiert sein.

Dem Kraftstoff dürfen maximal 4% Schmiermittel beige-mischt werden.

9.11.2 Änderungen

Alle Änderungen im Inneren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Hub;
- Bohrung (außerhalb der Höchstgrenzen);
- Mittellinie der Pleuelstange;
- Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und Kurbelgehäuse;
- Anzahl der Auslassöffnungen und -kanäle;
- das Membrangehäuse (Abmessungen und Zeichnung);
- Einsätze im Kurbelgehäuse und/oder im Zylinder, ausgenommen solche für Kurbelwellenlager und Befestigungselemente (Bohrungen, Dübel); und
- jegliche Oberflächenbehandlung der Zylinderlaufbuchse, einschließlich, aber nicht beschränkt auf chemische Behandlung dem Hinzufügen von Beschichtungen.

In den besonderen Bestimmungen aufgeführte Beschränkungen müssen beachtet werden.

Alle Änderungen am Äußeren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Anzahl der Vergaser (vorgeschriebene Verwendung eines einzigen homologierten Vergasers); und
- das äußere Erscheinungsbild des eingebauten Motors.

Nicht als Änderungen am äußeren Erscheinungsbild des Motors gelten: das Beschneiden der Kühlan schlüsse, die Änderung der Farbe der Teile und die Änderung der Verbindungen (einschließlich, aber nicht beschränkt auf die des Vergasers, der Zündspule, des Auspuffs, der Kupplung oder des Motors selbst), vorausgesetzt, ihre homologierte Position wird nicht geändert.

9.11 Moteurs OK/OK-Junior

Tous les moteurs OK et OK-Junior doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le moteur. L'homologation des moteurs a lieu tous les trois ans.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours correspondre aux photographies, dessins, matériaux et dimensions physiques décrits dans la FH.

9.11.1 Caractéristiques du moteur

Moteur monocylindre de 125.0 cm³ à deux temps, à entraînement direct et admission à clapet, refroidi par eau, avec circuit de refroidissement pour le carter, le cylindre et la culasse.

Les angles des orifices d'échappement sont mesurés au niveau du bord de l'orifice, conformément à la méthode décrite à l'Annexe 3. Ils sont limités à :

OK/OK-N Maximum 194.0 °

OK-Junior Maximum 170.0 °

Le volume de la chambre de combustion est mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe 2.

OK Minimum 9.0 cm³

OK-N Minimum 10.0 cm³

OK-Junior Minimum 12.0 cm³

La soupape de décompression, qui est obligatoire, doit être montée sur le dessus de la culasse.

En OK, une soupape de puissance monotype spécifique est autorisée. Elle doit être conforme au DT n° 2.8 et être homologuée avec le moteur.

Un maximum de 4% de lubrifiant ajouté au carburant est autorisé.

9.11.2 Modifications

Toutes les modifications de l'intérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- la course ;
- l'alésage (en dehors des limites maximums) ;
- l'axe de la bielle ;
- le nombre de conduits de transfert et d'orifices d'admission dans le cylindre et le carter moteur ;
- le nombre d'orifices et de conduits d'échappement ;
- la boîte à clapets (dimensions et dessin) ;
- les inserts dans le carter et/ou le cylindre, à l'exception de ceux destinés aux paliers du vilebrequin et aux fixations (trous percés, chevilles) ; et
- tout traitement de surface de la chemise du cylindre, y compris, mais sans s'y limiter, un traitement chimique ou l'ajout d'un revêtement.

Les restrictions prévues par les règlements particuliers doivent être respectées.

Toutes les modifications de l'extérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- le nombre de carburateurs (utilisation obligatoire d'un carburateur homologué) ; et
- l'aspect extérieur du moteur monté.

Ne sont pas considérées comme des modifications de l'aspect extérieur du moteur : l'ajustement des raccords de refroidissement, la modification de la couleur des pièces et la modification des fixations (y compris, mais sans s'y limiter, celles du carburateur, du système d'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même), à condition que leur position homologuée ne soit pas modifiée.

9.12 Vergaser

Alle Vergaser (ausser KZ) müssen von der CIK-FIA homologiert werden. Ein FH wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Vergaser geliefert werden. Die Originalteile des homologierten Vergasers müssen immer mit den in der FH beschriebenen Fotos, Zeichnungen, Materialien und physischen Abmessungen übereinstimmen.

9.12.1 KZ-Vergaser

Venturi-Vergaser aus Aluminium mit einem maximalen Durchmesser von 30 mm.

Der Vergaser muss strikt original bleiben. Lediglich Schieber, Nadel, Schwimmer, Schwimmerkammer, Nadelschaft (Spray), Düsen und Nadelsatz dürfen verändert werden, sofern alle ausgetauschten Teile original sind. Der eingebaute Benzinfilter und die Platte (Teil Nr. 28 in TZ Nr. 2.5 im Anhang) dürfen entfernt werden; wenn sie beibehalten werden, müssen sie original sein.

Nach dem Vergaser darf ein Kraftstoffhahn verwendet werden, um den Kraftstoffdurchfluss zu regulieren. Für FIA-Karting-Meisterschaften, -Pokale und -Trophäen wird aufgrund einer Ausschreibung ein einziger Vergaserlieferant bestimmt.

9.12.2 OK/OK-Junior Vergaser

Homologierte Drosselklappen-Vergaser sind zulässig mit zwei Einstellschrauben und einem Durchmesser von:

OK maximal 24.0 mm
OK-Junior maximal 20.0 mm

Die in der Homologation beschriebenen Abmessungen und die Form des Einlasses müssen strikt original bleiben. Die Form des Einlasses muss mit dem vom Hersteller zu Kontrollzwecken gelieferten Schablonen übereinstimmen.

Alle anderen nicht dimensionierten Bohrungen oder Fräsungen innerhalb oder außerhalb des Vergasergehäuses müssen in Anzahl und Anordnung mit der Homologation identisch sein.

Eine mechanische Startvorrichtung, die an der Rückseite des Sitzes angebracht ist, ist erlaubt. Diese Vorrichtung öffnet den Vergaser über einen Seilzug der das Starten des Karts erleichtert.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.12.2.a Der maximale Durchmesser des Venturi des Vergasers beträgt 30.06mm ohne Toleranz.

9.12.3 OK-N-Vergaser

Es obliegt der ASN zu entscheiden, welche Art von Vergaser (Schwimmerkammer- oder Drosselklappe) verwendet werden soll. Der gewählte Typ muss in den endgültigen Technischen Regeln der Serie angegeben werden, um jeden Zweifel zu vermeiden.

9.12.3.1 Schwimmerkammer-Vergaser

Vergaser mit Venturi-Diffusor aus Aluminium mit einem maximalen Durchmesser von 30.0 mm.

Der Vergaser muss strikt original bleiben. Die einzigen erlaubten Einstellungen sind die des Schiebers, der Nadel, der Schwimmer, der Schwimmerkammer, der Nadelstange, der Düsen und des Nadelsatzes, vorausgesetzt, dass alle ausgetauschten Teile original sind. Der eingebaute Benzinfilter und das Schild (Teil Nr. 28 auf dem beigefügten DT Nr. 2.5) dürfen entfernt werden; wenn sie beibehalten werden, müssen sie Originalteile sein.

Nach dem Vergaser darf ein Kraftstoffhahn verwendet werden, um den Kraftstoffdurchfluss zu regulieren.

9.12 Carburateur

Tous les carburateurs (sauf KZ) doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le carburateur.

Les pièces d'origine du carburateur homologué doivent toujours correspondre aux photographies, dessins, matériaux et dimensions physiques décrits dans la FH.

9.12.1 Carburateur KZ

Carburateur avec diffuseur de type Venturi en aluminium, d'un diamètre maximum de 30 mm.

Le carburateur doit rester strictement d'origine. Les seuls réglages autorisés sont ceux de la glissière, de l'aiguille, des flotteurs, de la chambre de flotteur, de la tige d'aiguille, des gicleurs et du kit d'aiguille, à condition que toutes les pièces échangées soient d'origine. Le filtre à essence incorporé et la plaque (pièce n° 28 sur le DT n° 2.5 annexé) peuvent être retirés; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.

Un robinet de carburant peut être utilisé après le carburateur pour régler le débit de carburant.

Pour les Championnats, Coupes et Trophées de Karting de la FIA, un seul fournisseur de carburateurs est désigné à la suite d'un appel d'offres.

9.12.2 Carburateur OK/OK-Junior

Les carburateurs à papillon homologués sont autorisés avec deux vis de réglage et avec un diamètre de :

OK Maximum 24.0 mm
OK-Junior Maximum 20.0 mm

Les dimensions et la forme du conduit d'admission décrites dans la FH doivent rester strictement d'origine. La forme du conduit d'admission doit être conforme à l'outillage fourni par le fabricant à des fins de contrôle.

Tous les autres trous non dimensionnés ou rainures de fraisage à l'intérieur ou à l'extérieur du corps du carburateur doivent être identiques en nombre et en disposition à la FH.

Un dispositif de démarrage mécanique, monté à l'arrière du siège, est autorisé. Ce dispositif ouvre le carburateur par l'intermédiaire d'un câble, ce qui facilite le démarrage du kart.

Prescriptions générales ASS

9.12.2.a Le diamètre maximale du venturi du carburateur est 30.06mm. Sans tolérance.

9.12.3 Carburateurs OK-N

Il appartient à l'ASN de décider du type de carburateur (à chambre à flotteur ou à papillon) à utiliser. Le type choisi doit être indiqué dans le Règlement technique final de la Série, pour éviter tout doute.

9.12.3.1 Carburateur à cuve

Carburateur avec diffuseur de type Venturi en aluminium, d'un diamètre maximum de 30.0 mm.

Le carburateur doit rester strictement d'origine. Les seuls réglages autorisés sont ceux de la glissière, de l'aiguille, des flotteurs, de la chambre de flotteur, de la tige d'aiguille, des gicleurs et du kit d'aiguilles, à condition que toutes les pièces échangées soient d'origine.

Un robinet de carburant peut être utilisé après le carburateur pour régler le débit de carburant.

9.12.3.2 Drosselklappen-Vergaser

Ein Drosselklappen-Vergaser mit einer maximalen Bohrung von 24,0 mm. Zwei Kraftstoffkreisläufe (unten und oben) mit einer Regulierschraube pro Kreislauf sind zulässig.

Jeder Kraftstoffkreislauf darf maximal drei Kraftstoffzuführlöcher haben. Eine separate Luftkorrektur ist nicht zulässig. Die im HB beschriebenen Abmessungen und die Form des Einlasskanals müssen strikt original bleiben. Die Form des Ansaugkanals muss mit dem Werkzeug übereinstimmen, das der Hersteller zu Prüfzwecken zur Verfügung stellt.

Alle anderen nicht dimensionierten Löcher oder Fräsungen innerhalb oder außerhalb des Vergasergehäuses müssen in Anzahl und Anordnung mit dem HB übereinstimmen.

9.13 Ansaugschalldämpfer

Alle Motoren der Gruppe 2 müssen mit einem von der CIK-FIA homologierten Ansaugschalldämpfer ausgestattet sein.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.13.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

9.13.1 KZ-Ansaugschalldämpfer

Sie müssen zwei Rohre mit einem maximalen Durchmesser von 30.0 mm haben.

9.13.2 OK Ansaugschalldämpfer

Sie müssen zwei Rohre mit einem maximalen Durchmesser von 23.0 mm haben.

9.14 Zündanlage

Alle Motoren der Gruppe 2 müssen mit einer von der CIK-FIA homologierten Zündanlage ausgestattet sein.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.14.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

9.14.1 KZ-Zündanlage

Es muss sich um eine analoge Zündanlage handeln, ohne variable Zeitsteuerung (progressiver Früh- bzw. Spätverstellung). Dem Zündrotor darf eine Masse hinzugefügt werden. Sie muss mit mindestens zwei Schrauben sicher befestigt sein und darf keine Änderungen am homologierten Rotor aufweisen.

9.14.2 OK Zündanlage

Es muss sich um eine digitale, nicht programmierbare Anlage mit integriertem Drehzahlbegrenzer handeln:

OK maximal 16.000 U/min
OK-N maximal 15.000 U/min
OK-Junior maximal 14.000 U/min

9.15 Auspuff**9.15.1 KZ-Auspuff**

Alle KZ-Motoren müssen mit dem für den Motor homologierten und im HB **des Motors** beschriebenen Auspuff ausgestattet sein.

9.15.2 OK/OK-N Auspuff

Bei OK-Junioren muss der Einheitsauspuff verwendet werden und der TZ Nr. 2.9 entsprechen. Der Abstand zwischen dem Kolben und dem Auspuffeinlass ist freigestellt.

9.15.3 OK-Junior Auspuff

Bei OK-Junioren muss der Einheitsauspuff verwendet werden und der TZ Nr. 2.10 entsprechen. Der Abstand zwischen dem Kolben und dem Auspuffeinlass ist freigestellt.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.15.3.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

9.12.3.2 Carburateur à papillon

Un carburateur à papillon avec un alésage maximum de 24,0 mm. Deux circuits de carburant (bas et haut) avec une vis de réglage par circuit sont autorisés.

Chaque circuit de carburant doit avoir un maximum de trois trous d'alimentation en carburant. Une correction d'air séparée n'est pas autorisée.

Les dimensions et la forme du conduit d'admission décrites dans la FH doivent rester strictement d'origine. La forme du conduit d'admission doit être conforme à l'outillage fourni par le fabricant à des fins de contrôle.

Tous les autres trous non dimensionnés ou rainures de fraisage à l'intérieur ou à l'extérieur du corps du carburateur doivent être identiques en nombre et en disposition à la FH.

9.13 Silencieux d'admission

Tous les moteurs en Groupe 2 doivent être pourvus d'un silencieux d'admission homologué par la CIK-FIA

Prescriptions générales ASS

9.13.a Homologué selon règlement coupe de marque

9.13.1 Silencieux d'admission KZ

Ils doivent avoir deux conduits d'un diamètre maximum de 30.0 mm.

9.13.2 Silencieux d'admission OK

Ils doivent avoir deux conduits d'un diamètre maximum de 23.0 mm.

9.14 Système d'allumage

Tous les moteurs en Groupe 2 doivent être pourvus d'un système d'allumage homologué par la CIK-FIA.

Prescriptions générales ASS

9.14.a Homologué selon règlement coupe de marque

9.14.1 Système d'allumage KZ

Il doit être de type analogique, sans système de calage variable (calage de l'avance et du retard).

Une masse peut être ajoutée au rotor d'allumage. Elle doit être solidement fixée par au moins deux vis, sans aucune modification du rotor homologué.

9.14.2 Système d'allumage OK

Il doit être de type numérique, non programmable, avec un limiteur de régime intégré :

OK Maximum 16'000 tr/min
OK-N Maximum 15'000 tr/min
OK-Junior Maximum 14'000 tr/min

9.15 Échappement**9.15.1 Échappement KZ**

Tous les moteurs KZ doivent être pourvus de l'échappement homologué avec le moteur et décrit dans la FH **du moteur.**

9.15.2 Échappement OK/OK-N

En OK et OK-N, l'échappement doit être conforme au DT n° 2.9. La distance entre le piston et l'entrée de l'échappement est libre.

9.15.3 Échappement OK-Junior

En OK-Junior, l'échappement doit être conforme au DT n° 2.10. La distance entre le piston et l'entrée de l'échappement est libre.

Prescriptions générales ASS

9.15.3.a Homologué selon règlement coupe de marque

9.15.4 OK-N Junior Auspuff

Bei OK muss der Einheitsauspuff verwendet werden und der TZ Nr. 2.9 entsprechen. Der Abstand zwischen dem Kolben und dem Auspuffeinlass ist freigestellt.

Außerdem muss ein Drosselflansch verwendet werden, der der TZ Nr. 2.11 entspricht. Alle Abgase dürfen nur durch den Flansch strömen.

Für die OK/OK-Junior-Klassen in den FIA-Karting-Meisterschaften, -Pokalen und -Trophäen wird aufgrund einer Ausschreibung ein einziger Auspufflieferant bestimmt.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.15.4.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

9.16 Auspuff-Schalldämpfer**9.16.1** KZ Auspuff-Schalldämpfer

Die Verwendung eines CIK-FIA homologierten Auspufftopfes ist vorgeschrieben. Die Montage von Auspuff und Schalldämpfer muss gemäß TZ Nr. 2.7 erfolgen.

9.16.2 OK-Junior Auspuff-Schalldämpfer

Bei OK-Junioren muss der Auspuff-Schalldämpfer der TZ Nr. 2.10 entsprechen.

9.17 Kühler

Im OK/OK-Junior ist nur ein Kühler erlaubt.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.17.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

9.18 Getriebe**9.18.1** KZ Getriebe

Die Kette und die Ritzel sind freigestellt.

9.18.2 Transmission OK

OK-N und OK-N Junior: Die Kette und die Ritzel müssen vom Typ 219 sein.

Das an der Hinterachse befestigte Kettenrad darf zum Schutz der Kette mit Kunststoffscheiben abgedeckt werden. Diese dürfen aus Kunststoff oder Verbundwerkstoff bestehen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.18.2a Die Kette und die Ritzel sind freigestellt.

9.15.4 Échappement OK-N Junior

En OK, l'échappement doit être conforme au DT n° 2.9. La distance entre le piston et l'entrée de l'échappement est libre.

En outre, une bride d'échappement conforme au TD n° 2.11 doit être utilisée. Tous les gaz d'échappement ne doivent passer que par la bride.

Pour les classes OK/OK-Junior dans les Championnats, Coupes et Trophées de Karting de la FIA, un seul fournisseur d'échappement est désigné à la suite d'un appel d'offres.

Prescriptions générales ASS

9.15.4.a Homologué selon règlement coupe de marque

9.16 Silencieux d'échappement**9.16.1** Silencieux d'échappement KZ

L'utilisation d'un silencieux d'échappement homologué par la CIK-FIA est obligatoire. Le montage de l'échappement et du silencieux doit être effectué conformément au DT n° 2.7.

9.16.2 Silencieux d'échappement OK-Junior

En OK-Junior, le silencieux d'échappement doit être conforme au DT n° 2.10.

9.17 Radiateur

En OK/OK-Junior, un seul radiateur est autorisé.

Prescriptions générales ASS

9.17.a Homologué selon règlement coupe de marque

9.18 Transmission**9.18.1** Transmission KZ

La chaîne et les pignons sont libres.

9.18.2 Transmission OK

OK-N et OK-N Junior: La chaîne et les pignons doivent être du type 219.

Le pignon fixé sur l'arbre arrière peut être recouvert de disques en plastique pour protéger la chaîne. Ceux-ci peuvent être en plastique ou en matériau composite.

Prescriptions générales ASS

9.18.2a La chaîne et les pignons sont libres.

10. BESTIMMUNGEN FÜR DIE GRUPPE 3**10.1** Chassis

Alle Chassis der Gruppe 3 müssen von der CIK-FIA homologiert werden. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Chassis vorgelegt werden. Die Chassis-Homologation findet alle drei Jahre statt.

10.1.1 Abmessungen des Chassis

Radstand: **950.0 mm**.

Spurweite: mindestens 2/3 des verwendeten Radstandes.

Gesamtbreite: maximal **1100.0 mm**.

Gesamtlänge: gemäß **TZ 3.1**

Höhe: maximal **650.0 mm** über dem Boden, ohne Sitz.

Das Chassis muss zu jeder Zeit die angegebenen Maße einhalten. Kein Teil darf über das Viereck hinausragen, das von der Frontverkleidung, den Rädern und dem Heckaufschutzbildet wird.

10.1.2 Eigenschaften des Chassis

Für den Chassis-Rahmen sind nur sechs Stahlrohre mit einer Abmessung von $28.0 \times 2 \pm 0,1$ mm zulässig. Vier Sitzstützrohre aus Stahl müssen mit dem Chassis-Rahmen verschweißt sein. Hinterachsager: maximal zwei.

Keine Stabilisatoren oder Sitztreiben.

Änderungen am Chassis-Rahmen (z.B. Position der Rohre) sind nur innerhalb der im HB beschriebenen Maße zulässig. Rohrbögen dürfen nur an dem Rohr verschoben werden, an dem sie in der Homologation angegeben wurden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

10.1.a: Sitze

Hohe Sitze, die der FIA-Norm 8873-2018 entsprechen, werden dringend empfohlen.

10.2 Hinterachse

30.0 mm Außendurchmesser (Wandstärke gemäß Artikel 4.3). Länge: 960.0 ± 10 mm. Masse: $2.900.0 \pm 100$ gr. Die Hinterradnabe muss die Hinterachse mit einer Länge von mindestens 30.0 mm aufnehmen.

10.3 Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters

Mindestens 3 Liter.

10.4 Stoßfänger

Vordere und seitliche Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus magnetischen Stahlrundrohren bestehen und mit der Karosserie homologiert sein.

10.4.1 Vorderer Stoßfänger

Der vordere Stoßfänger besteht aus zwei Elementen: einer oberen Stange mit einem Mindestdurchmesser von 16.0 mm und zwei Eckbögen mit einem konstanten Radius. Die gerade Länge zwischen den Bögen muss 300.0 mm betragen.

Die Stange muss an zwei geschweißten Chassis-Rahmenhalterungen befestigt werden, die einen Abstand von 500.0 mm haben und auf der Längsachse des Karts zentriert sein müssen. Höhe: mindestens 155.0 mm und höchstens 205.0 mm vom Boden aus (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).

Eine untere Stange mit einem Mindestdurchmesser von 20.0 mm und zwei Eckbögen mit einem konstanten Radius. Die gerade Länge zwischen den Bögen muss 270 mm betragen.

10. RÈGLEMENT DU GROUPE 3**10.1** Châssis

Tous les châssis du Groupe 3 doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le châssis. L'homologation des châssis a lieu tous les trois ans.

10.1.1 Dimensions du châssis

Empattement: **950.0 mm**.

Voie: au moins 2/3 de l'empattement utilisé.

Largeur hors-tout: maximum **1100.0 mm**.

Longueur hors-tout: selon DT 3.1

Hauteur: maximum **650.0 mm** depuis le sol, sans le siège.

Le châssis doit respecter à tout moment les dimensions indiquées.

Aucune pièce ne doit dépasser le quadrilatère formé par le carénage avant, les roues et la protection des roues arrière.

10.1.2 Caractéristiques du châssis

Seuls six tubes en acier, d'une dimension de $28.0 \times 2 \pm 0,1$ mm, sont autorisés pour le cadre de châssis. Quatre tubes d'appui du siège en acier doivent être soudés au cadre de châssis. Palier de l'arbre arrière: au maximum deux.

Pas de barre(s) antrouils ni de haubans de siège.

Les modifications du cadre de châssis (p.ex. la position des tubes) ne sont autorisées que dans les limites des dimensions décrites dans la FH. Les coudes de tube ne peuvent être déplacés que sur le tube où ils sont indiqués dans la FH.

Prescriptions générales ASS

10.1.a: Siège

Les sièges hauts conformes à la norme FIA 8873-2018 sont fortement recommandés

10.2 Arbre arrière

Diamètre extérieur de 30.0 mm (épaisseur de la paroi selon l'Article 4.3). Longueur: 960.0 ± 10 mm. Masse: $2.900.0 \pm 100$ gr. Le moyeu arrière doit adhérer à l'arbre arrière sur une longueur minimum 30.0 mm.

10.3 Capacité du réservoir de carburant

Minimum 3 litres.

10.4 Pare-chocs

Les protections frontales et latérales sont obligatoires. Elles doivent être réalisées en tubes ronds d'acier magnétique et être homologuées avec **la carrosserie**.

10.4.1 Pare-chocs avant

Le pare-chocs avant est constitué de deux éléments: une barre supérieure d'un diamètre minimum de 16.0 mm et deux coudes d'angle à rayon constant. La longueur droite entre les coudes doit être de 300.0 mm.

La barre doit être attachée à deux fixations soudées au cadre de châssis, distantes de 500.0 mm et centrées sur l'axe longitudinal du kart.

Hauteur: minimum 155.0 mm et 205.0 maximum mm depuis le sol (mesuré au haut du tube).

Une barre inférieure d'un diamètre minimum de 20.0 mm et deux coudes d'angle avec un rayon constant. La longueur droite entre les coudes doit être de 270.0 mm.

Die Stange muss an zwei geschweißten Chassis-Rahmenhalterungen befestigt werden, die einen Abstand von 390 mm haben und auf der Längsachse des Karts zentriert sein müssen. Die Befestigungen müssen horizontal und vertikal parallel zur Achse des Karts verlaufen und ein Einschieben der Stange um 50.0 mm ermöglichen.

Höhe: mindestens 70 mm und höchstens 110.0 mm (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).

Vorderer Überhang: mindestens 280.0 mm.

Diese beiden Elemente müssen vertikal ausgerichtet sein, wie in den **TZ Nr. 3.0 & 3.2** angegeben, und im rechten Winkel zum Boden oder zur Bodenwanne/den Hauptrohren des Chassis stehen. Beide Stangen müssen durch den vorderen Stoßfängerträger verbunden sein.

Der vordere Stoßfänger muss unabhängig von der Pedalbefestigung sein und die Montage der vorgeschriebenen Frontverkleidung ermöglichen.

10.4.2 Seitliche Stoßfänger

Der seitliche Stoßfänger besteht aus zwei Elementen aus Stahlrundrohr, die in Bezug auf die Längsachse des Karts zentriert sind.

Jedes Element muss aus einer unteren und einer oberen Stange bestehen. Sie müssen einen Durchmesser von 20 mm haben.

Gerade Mindestlänge: 280.0 mm für die untere Stange und 180 mm für die obere Stange.

Gesamtbreite: mindestens 360.0 mm und höchstens 400.0 mm für die untere Stange, mindestens 360.0 mm und höchstens 480 mm für die obere Stange (gemessen bis zum Mittelpunkt des Rohrs) in Bezug auf die Längsachse des Karts.

Jede Stange muss an zwei geschweißten Rohrbefestigungen befestigt sein, die einen Abstand von 380.0 ± 5 mm haben müssen (gemessen zum Rohrmittelpunkt). Diese Befestigungen müssen parallel zum Boden und senkrecht zur Achse des Chassis verlaufen und ein Einschieben der Stange um 50.0 mm ermöglichen.

Höhe der oberen Stange: Mindestens 160.0 mm vom Boden aus (gemessen an der Rohrspitze).

10.5 Karosserie

Die Karosserie muss von der CIK-FIA mit dem dazugehörigen Stoßfänger und Befestigungen homologiert sein.

Das Kombinieren von homologierten Karosserieelementen ist erlaubt. Die beiden Seitenverkleidungen müssen jedoch zusammen als Satz verwendet werden.

Kein Teil der Karosserie darf als Kraftstofftank oder zur Befestigung von Ballast verwendet werden. **Siehe TZ Nr. 3.1. Eine Erwärmung auf eine höhere Temperatur als die Umgebungstemperatur oder eine künstliche oder sonstige Erweichung der Karosserie ist nicht zulässig.**

10.5.1 Material

Siehe Artikel 4.10.2.

10.5.2 Frontverkleidung

Die Frontverkleidung muss innerhalb der Höhe der Vorderräder angebracht sein und darf keine scharfen Kanten aufweisen. Sie darf kein Wasser, keinen Kies oder andere Substanzen zurückhalten können.

Mindestbreite: 850.0 mm. Maximale Breite: hintere Gesamtbreite der Einheit Vorderrad/Vorderachse.

Maximaler Abstand zwischen den Vorderrädern und der Hinterseite der Verkleidung: 160.0 mm.

La barre doit être attachée à deux fixations soudées au cadre de châssis, qui doivent être distantes de 390.0 mm et centrées sur l'axe longitudinal du kart. Les fixations doivent être horizontalement et verticalement parallèles à l'axe du kart et permettre une insertion de la barre de 50.0 mm.

Hauteur : minimum 70.0 mm et maximum 110.0 mm (mesuré au haut du tube).

Porte-à-faux avant : minimum 280.0 mm.

Ces deux éléments doivent être alignés verticalement, comme indiqué dans les **DT n° 3.0 et 3.2**, et perpendiculaires au sol ou au plancher/tubes principaux du châssis.

Les deux barres doivent être reliées par le support du pare-chocs avant.

Le pare-chocs avant doit être indépendant de la fixation des pédales et permettre le montage du carénage avant obligatoire.

10.4.2 Pare-chocs latéral

Le pare-chocs latéral est constitué de deux éléments de tube rond en acier qui sont centrés par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Chaque élément doit être constitué d'une barre inférieure et d'une barre supérieure. Elles doivent avoir un diamètre de 20.0 mm.

Longueur droite minimum : 280.0 mm pour la barre inférieure et 180 mm pour la barre supérieure.

Largeur hors-tout : minimum 360.0 mm et maximum 400.0 mm pour la barre inférieure, minimum 360.0 mm et maximum 480 mm pour la barre supérieure (mesuré au milieu du tube) par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Chaque barre doit être attachée à deux fixations de tube soudées qui doivent être distantes de 380.0 ± 5 mm (mesuré au milieu du tube). Ces fixations doivent être parallèles au sol, perpendiculaires à l'axe du châssis et permettre une insertion de la barre de 50.0 mm.

Hauteur de la barre supérieure : minimum 160.0 mm depuis le sol (mesuré au haut du tube.)

10.5 Carrosserie

La carrosserie doit être homologuée par la CIK-FIA avec le pare-chocs et les fixations qui l'accompagnent.

La combinaison d'éléments de carrosserie homologués est autorisée. Toutefois, les deux pontons latéraux doivent être utilisés comme un ensemble.

Aucun élément de la carrosserie ne peut être utilisé comme réservoir de carburant ou pour fixer du lest. Voir **DT n° 3.1. Tout réchauffement à une température supérieure à la température ambiante ou ramollissement de la carrosserie, artificiel ou non, n'est pas autorisé.**

10.5.1 Matériau

Voir Article 4.10.2.

10.5.2 Carénage avant

Le carénage avant doit être placé à la hauteur des roues avant et ne pas comporter d'arêtes vives.

Il ne doit pas pouvoir retenir l'eau, le gravier ou toute autre substance.

Largeur minimum : 850.0 mm. Largeur maximum : largeur arrière hors-tout de l'unité roue/arbre avant.

Espace maximum entre les roues avant et l'arrière du carénage : 160.0 mm.

Vorderer Überhang: maximal 680.0 mm, siehe **TZ Nr. 3.1**. Befestigungssatz für die Frontverkleidung, siehe **TZ Nr. 3.2**. Eine homologierte und bei einer internationalen Kart-Veranstaltung montierte Frontverkleidung muss jederzeit den in Anhang 9 beschriebenen vertikalen Drucktest bestehen.

10.5.3 Frontschild

Das Frontschild darf sich nicht oberhalb der horizontalen Ebene befinden, die durch die Oberseite des Lenkrads definiert ist.

Es darf die normale Betätigung der Pedale nicht beeinträchtigen und in normaler Sitzposition keinen Teil der Füße verdecken.

Es muss einen Abstand von mindestens 50.0 mm zum Lenkrad aufweisen und darf nicht über die Frontverkleidung hinausragen. Breite: mindestens 250.0 mm und höchstens 300.0 mm.

Der untere Teil des Schilds muss direkt oder indirekt fest mit dem vorderen Teil des Chassis-Rahmens verbunden sein. Sein oberer Teil muss mit einer oder mehreren unabhängigen Strebe/n sicher an der Lenksäulenhalterung befestigt sein. Auf dem Frontschild muss eine Fläche für die Startnummern vorgesehen werden.

10.5.4 Seitenverkleidung

Die Oberfläche der Seitenverkleidung muss gleichmäßig und glatt sein; sie darf nur die für die Befestigung erforderlichen Löcher aufweisen.

Kein Teil der Seitenverkleidung darf irgendeinen Teil des Fahrers in normaler Sitzposition verdecken.

Die Seitenverkleidung darf von unten gesehen den Chassis-Rahmen nicht überdecken.

Sie muss so ausgeführt sein, dass sie kein Wasser, Kies oder andere Stoffe aufnehmen kann und sie muss fest mit den seitlichen Stoßfängern verbunden sein.

Auf der senkrechten Fläche bei den Hinterrädern muss eine Fläche für die Startnummern vorgesehen werden.

Die Seitenverkleidung darf auf keinen Fall oberhalb der durch die Oberkante der Vorder- und Hinterrreifen definierten Ebene liegen oder um mehr als 30.0 mm über die durch die Außenkante der Vorder- und Hinterräder definierte Ebene hinausragen (Vorderräder in Geradeausstellung).

Die Seitenverkleidung muss eine Bodenfreiheit von mindestens 25.0 mm und höchstens 60.0 mm aufweisen.

Abstand zwischen der Vorderseite der Seitenverkleidung und den Vorderrädern: maximal 130.0 mm.

Abstand zwischen dem hinteren Teil der Seitenverkleidung und den Hinterrädern: maximal 60.0 mm.

Bei nasser Witterung darf die Seitenverkleidung nicht über die durch die Außenkante der Hinterräder definierte Ebene hinausragen. Siehe **TZ Nr. 3.1**.

10.5.5 Heckauffahrschutz

Der Heckauffahrschutz muss auf der Höhe der Hinterräder angebracht werden.

Abstand zwischen der Vorderseite des Heckauffahrschutzes und der Oberfläche der Hinterräder: min. 15.0 mm und max. 50.0 mm. Breite: mindestens 1.040.0 mm, höchstens die Gesamtbreite des Fahrzeugs.

Bodenfreiheit: mindestens 25.0 mm und höchstens 60.0 mm an mindestens drei Flächen mit einer Mindestbreite von 180.0 mm, die sich in der Verlängerung der Hinterräder und der Mittellinie des Chassis befinden.

Hinterer Überhang: maximal 370.0 mm.

Porte-à-faux avant : maximum 630.0 mm. Voir **DT n° 3.1**.

Kit de montage du carénage avant. Voir **DT n° 3.2**.

Un carénage avant homologué monté sur un kart lors d'une épreuve internationale de karting doit être capable, à tout moment, de passer le test de poussée verticale décrit à l'Annexe 9.

10.5.3 Panneau avant

Le panneau avant ne doit pas être situé au-dessus du plan horizontal défini par le haut du volant.

Il ne doit ni entraver le fonctionnement normal des pédales, ni recouvrir une partie quelconque des pieds dans la position normale de conduite.

Le panneau avant doit laisser un espace d'au moins 50.0 mm entre le panneau et le volant et ne doit pas dépasser le carénage avant.

Largeur : minimum 250.0 mm et maximum 300.0 mm.

La partie inférieure du panneau doit être solidement fixée à la partie avant du cadre de châssis, directement ou indirectement. Sa partie supérieure doit être solidement fixée au support de la colonne de direction par une ou plusieurs barres indépendantes.

Un espace pour les numéros de compétition doit être prévu sur le panneau avant.

10.5.4 Carrosserie latérale

La surface de la carrosserie latérale doit être uniforme et lisse ; elle ne doit pas comporter de trous autres que ceux nécessaires à des fins de fixation.

Aucun élément de la carrosserie latérale ne doit recouvrir une partie quelconque du pilote assis dans la position normale de conduite.

La carrosserie latérale ne doit pas chevaucher le cadre de châssis vu de dessous.

Elle ne doit pas pouvoir retenir l'eau, le gravier ou toute autre substance et doit être solidement fixée aux pare-chocs latéraux.

Un espace pour les numéros de compétition doit être prévu sur la surface verticale près des roues arrière.

La carrosserie latérale ne doit en aucun cas être située au-dessus du plan défini par le sommet des pneus avant et arrière ou dépasser de plus de 30.0 mm le plan défini par le bord extérieur des roues avant et arrière (roues avant en position droite).

La carrosserie latérale doit avoir une garde au sol minimum de 25.0 mm et maximum de 60.0 mm.

Espace entre l'avant de la carrosserie latérale et les roues avant : maximum 130.0 mm.

Espace entre l'arrière de la carrosserie latérale et les roues arrière : maximum 60.0 mm.

Par temps de pluie, la carrosserie latérale ne doit pas dépasser le plan défini par le bord extérieur des roues arrière. Voir **DT n° 3.1**.

10.5.5 Protection des roues arrière

Une protection des roues arrière doit être placée à la hauteur des roues arrière.

Espace entre l'avant de la protection arrière et la surface des roues arrière : minimum 15.0 mm, maximum 50.0 mm.

Largeur : 1'040.0 mm minimum, maximum celle de la largeur arrière hors-tout.

Garde au sol : minimum 25.0 mm et maximum 60.0 mm dans au moins trois espaces d'une largeur minimum de 180.0 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et de l'axe du châssis.

Porte-à-faux arrière : maximum 370.0 mm.

10.6 Bremsen

Die Bremsen in Gruppe 3 müssen von der CIK-FIA homologiert sein. In Klassen mit Direktantrieb sind ausschließlich 2WP Bremsen zulässig.

10.7 Räder

In Gruppe 3 sind nur 5-Zoll-Felgen mit CIK-FIA homologierten 5-Zoll-Reifen erlaubt. Siehe Artikel 4.13-4.15 des TR.

10.8 Datenerfassung (Data logging)

Die folgenden Daten dürfen erfasst werden:

- die Motordrehzahl durch Induktion am HT-Kabel der Zündkerze;
- zwei Temperaturen;
- Radgeschwindigkeit an einem Rad;
- ein X/Y/Z-Beschleunigungsmesser und
- GPS-Daten und Rundenzeiten.

Wird ein Abgastemperatursensor für eine der Temperaturen verwendet, muss er an der in TZ Nr. 3.6 angegebenen Stelle angebracht werden.

10.9 Masse des Karts

Total (einschl. Fahrer) Kart (ohne Kraftstoff)

Mini	
110.0 kg minimum	55.0 kg minimum
MiniXS	
105.0 kg minimum	55.0 kg minimum

10.10 Mini Motor

Alle Mini Motoren müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Motor vorgelegt werden. Die Motor-Homologation findet alle drei Jahre statt.

Der homologierte Motor und seine Teile dürfen nicht verändert werden und durch die in der Homologation beschriebenen Herstellerkennzeichen, Fotos, Zeichnungen, Werkstoffe und physikalischen Abmessungen identifiziert werden.

10.10.1 Eigenschaften des Motors

Ein 60 cm³ großer, direkt angetriebener, luftgekühlter Einzylinder-Kolbenmotor mit Zweitaktmotor.

Der Öffnungswinkel der Einlassöffnung muss 144,0 ° (+0,0/-2,0 °) betragen.

Die Breite der Einlassöffnung muss, wie in der FH beschrieben bleiben und kann nur mithilfe der von der CIK-FIA bereitgestellten Schablone überprüft werden. Die Breite der Einlassöffnung muss 26,0 mm (+0,1/-0,2) mm betragen.

Der Öffnungswinkel der Überströmöffnung muss wie in der FH beschrieben bleiben, mit einer Toleranz von +0,0/-2,0 °. Der Öffnungswinkel der Übertragungsöffnung ist auf maximal 117,0 ° begrenzt.

Die Breite der Übertragungsöffnung muss, wie in der FH beschrieben bleiben, mit einer Toleranz von +0,4/-0,2 mm, die mithilfe der vom Hersteller gelieferten Schablone überprüft werden kann.

Die Übertragungsöffnung sollte rechteckig mit Eckradien von 2,0 mm sein. Die Oberkante der Übertragungsöffnung und damit auch die Unterkante müssen senkrecht zur Zylinderachse stehen.

Der Öffnungswinkel der Auslassöffnung muss 156,0 ° (+0,0/-2,0 °) betragen.

10.6 Freins

Tous les freins dans le Groupe 3 doivent être homologués par la CIK-FIA. Seuls les freins 2WP sont autorisés dans les classes à entraînement direct.

10.7 Roues

Dans le Groupe 3, seules les jantes de 5 pouces sont autorisées avec des pneus de 5 pouces homologués par la CIK-FIA. Voir les Articles 4.13-4.15 du RT.

10.8 Enregistrement de données

Les données suivantes peuvent être enregistrées :

- le régime du moteur par induction sur le câble HT de la bougie d'allumage;
- deux températures ;
- la vitesse d'une roue ;
- un accéléromètre X/Y/Z ; et
- les données GPS et les temps au tour.

Si une sonde de température d'échappement est utilisée comme l'une des températures, elle doit être montée à l'emplacement spécifié dans le DT n° 3.6.

10.9 Masse du kart

Total (pilote compris) Kart (sans carburant)

Mini	
Minimum 110.0 kg	Minimum 55.0 kg
MiniXS	
Minimum 105.0 kg	Minimum 55.0 kg

10.10 Moteur de Mini

Tous les moteurs Mini doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le moteur. L'homologation des moteurs a lieu tous les trois ans.

Le moteur homologué et ses pièces doivent être inchangés et être identifiés par les marquages du fabricant, les photographies, les dessins, les matériaux et les dimensions physiques décrits dans la FH.

10.10.1 Caractéristiques du moteur

Moteur à piston monocylindre de 60 cm³ à deux temps, à entraînement direct et refroidi par air.

L'angle d'ouverture de l'orifice d'admission doit être égal à 144,0 ° (+0,0/-2,0 °).

La largeur de l'orifice d'admission doit être égale à 26,0 mm (+0,1/-0,2) mm.

L'angle d'ouverture de l'orifice de transfert doit rester tel que décrit dans la FH, avec une tolérance de +0,0/-2,0 °. L'angle d'ouverture de l'orifice de transfert est limité à un maximum de 117 °.

La largeur de l'orifice de transfert doit rester telle que décrite dans la FH, avec une tolérance de +0,4/-0,2 mm, vérifiable avec le gabarit fourni par le fabricant.

L'orifice de transfert doit être rectangulaire avec des rayons d'angle de 2 mm. Le bord supérieur de l'orifice de transfert, et par conséquent le bord inférieur, doivent être perpendiculaires à l'axe du cylindre.

L'angle d'ouverture de l'orifice d'échappement doit être égal à 156,0 ° (+0,0/-2,0 °).

La largeur de l'orifice d'échappement doit rester celle décrite

Die Breite der Auslassöffnung muss, die in der FH beschrieben bleibt, die nur mithilfe der von der CIK-FIA bereitgestellten Schablone überprüft werden kann. Die Breite der Auspufföffnung muss 26,0 mm (+0,1/-0,2) mm betragen. Ein Abstandhalter zwischen der Auspufföffnung und dem Auspuffkrümmer ist zulässig und darf maximal 10,0 mm dick sein.

Die Abmessungen des Auspuffkanals müssen mit denen des in der FH beschriebenen Auspuffkrümmers übereinstimmen. Volumen des Brennraums: mindestens 4,8 cm³, gemessen nach dem in Anhang 2 beschriebenen Verfahren.

10.10.2 Änderungen

Alle Änderungen im Inneren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Hub;
- Bohrung (außerhalb der Höchstgrenzen);
- Mittellinie der Pleuelstange;
- Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und Kurbelgehäuse;
- Anzahl der Auslasskanäle;
- alle Arbeiten am Kordelprofil, die das ursprüngliche Profil des Zylinders verändern können;
- alle Arbeiten am Kolben auf der Einlass- oder Auslassseite;
- alle Arbeiten oder Vorrichtungen, die das Öffnen oder Schließen der Kanäle verändern oder den Eintritts- oder Austrittszyklus in irgendeiner Weise erhöhen oder verringern können;
- alle Arbeiten an der Zylinderlaufbuchse, durch die Kraftstoffgemisch in den Zylinder eindringen kann, wenn der Kolben den Einlasskanal verschlossen hat - dies betrifft die Einlasskanalseite und den Boden des Zylinders über seine gesamte Breite (wo die Fühlerlehre zu Messzwecken eingeführt wird); und
- jegliche Oberflächenbehandlung der Zylinderlaufbuchse, einschließlich, aber nicht beschränkt auf chemische Behandlung dem Hinzufügen von Beschichtungen.

In den besonderen Bestimmungen aufgeführte Beschränkungen müssen beachtet werden.

Alle Änderungen am Äußeren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Anzahl der Vergaser (vorgeschriebene Verwendung eines einzigen homologierten Vergasers); und
- das äußere Erscheinungsbild des eingebauten Motors.

Änderungen der Farbe der Motorteile und Änderungen der Befestigungen der Zündspule und der Auspuffanlage gelten nicht als Änderungen des äußeren Erscheinungsbildes des Motors, sofern ihre genehmigte Position nicht verändert wird.

10.10.3 Kontrollschablonen

Der Motorhersteller muss Lehren und Schablonen zur Verfügung stellen, welche die Überprüfung des Motors und seiner Teile ermöglichen.

- Diese Lehren werden zur Kontrolle der folgenden Teile verwendet:
- der Größe der Einlass-, Überström- und Auslasskanäle;
 - der Form und Größe des Zylinderfußes (Minimum/Maximum)
 - der Form des Kolbens; und
 - des Mindestabstands der Vergaserauflagefläche zur Zylinderachse.

dans la FH vérifiable uniquement à l'aide du gabarit fourni par la CIK-FIA. La largeur de l'orifice d'échappement doit être égale à 26,0 mm (+ 0,1/-0,2) mm.

Une entretoise entre l'orifice d'échappement et le collecteur d'échappement est autorisée et peut avoir une épaisseur maximum de 10,0 mm.

Les dimensions du passage de l'échappement doivent être les mêmes que sur le collecteur d'échappement décrit dans la FH.

Volume de la chambre de combustion: minimum 4,8 cm³, mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe 2.

10.10.2 Modifications

Toutes les modifications de l'intérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- la course ;
- l'alésage (en dehors des limites maximums);
- l'axe de la bielle ;
- le nombre de conduits de transfert et d'orifices d'admission dans le cylindre et le carter moteur ;
- le nombre d'orifices d'échappement ;
- tout travail sur le profil du cordon susceptible de modifier le profil d'origine du cylindre ;
- tout travail sur le piston du côté de l'admission ou de l'échappement ;
- tout travail ou dispositif susceptible de modifier l'ouverture ou la fermeture des orifices, ou d'augmenter ou de diminuer d'une manière ou d'une autre le cycle d'admission ou d'échappement ;
- tout travail sur la chemise du cylindre susceptible de permettre au mélange de carburant de pénétrer dans le cylindre lorsque le piston a fermé l'orifice d'admission – cela concerne le côté de l'orifice d'admission et la base du cylindre sur toute sa largeur (où la jauge d'épaisseur est introduite à des fins de mesure) ; et
- tout traitement de surface de la chemise du cylindre, y compris, mais sans s'y limiter, un traitement chimique ou l'ajout d'un revêtement.

Les restrictions prévues par les règlements particuliers doivent être respectées.

Toutes les modifications de l'extérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- le nombre de carburateurs (utilisation obligatoire d'un carburateur homologué) ; et
- l'aspect extérieur du moteur monté.

Ne sont pas considérées comme des modifications de l'aspect extérieur du moteur: la modification de la couleur des pièces moteur et la modification des fixations de la bobine d'allumage et de l'échappement, à condition que leur position homologuée ne soit pas modifiée.

10.10.3 Gabarits de contrôle

Le fabricant de moteurs doit fournir des jauges et des gabarits permettant de contrôler le moteur et ses pièces.

Ces gabarits sont utilisés pour contrôler :

- la taille des orifices d'admission, de transfert et d'échappement ;
- la forme et la taille du pied du cylindre (minimum/maximum) ;
- la forme du piston ; et
- la distance minimum de la surface d'appui du carburateur par rapport à l'axe du cylindre.

Die Größe der Ein- und Auslassöffnungen muss mit den Schablonen der CIK-FIA überprüfbar sein.

Die Form des Verbrennungsraums und des Quetschkante muss der TZ Nr. 3.3 entsprechen und mit einer CIK-FIA-Lehre überprüfbar sein.

10.11 Startsystem und Kupplung

Die folgenden Zubehörteile werden mit dem Motor homologiert:

10.11.1 Startsystem

Ein elektrischer Starter an Bord ist vorgeschrieben. Starter-Zahnkränze aus Aluminium sind erlaubt. Der Starter muss von einer eigenen Batterie betrieben werden, die in einem Rahmen fest mit dem Chassis-Rahmen verbunden sein muss.

10.11.2 Kupplung

Eine einheitliche Zentrifugal- und Trockenkupplung ist vorgeschrieben. Siehe TZ Nr. 3.4. Das Reibmaterial muss eben sein, ohne Löcher oder Rillen.

Die Kupplung muss bei 3.500 U/min zu greifen beginnen. Die Kupplungsglocke muss eben sein und darf weder Löcher noch Rillen aufweisen. Das Ritzel der Kupplungsglocke muss mit Artikel 10.16 übereinstimmen.

Die Mindestmasse der gesamten Kupplung (Anlasserkranz, Kupplung und Kupplungstrommel mit Ritzel) muss HB-konform sein.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

10.11.2.a Die Verwendung einer Kupplung von einem anderen Hersteller der gleichen Kategorie ist erlaubt. Diese muss dem CIK-FIA-Homologationsblatt entsprechen.

Ein Ritzel mit 9 Zähnen ist erlaubt.

10.12 Vergaser

Alle Vergaser müssen von der CIK-FIA homologiert werden. Ein HB wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Vergaser geliefert werden.

Die Originalteile des homologierten Vergasers müssen immer mit den im HB beschriebenen Fotografien, Zeichnungen, Materialien und physischen Abmessungen übereinstimmen. Alle im HB angegebenen Komponenten müssen korrekt eingebaut sein und ordnungsgemäß funktionieren.

Die Kraftstoffpumpe ist mit dem Vergaser zugelassen und darf nicht verändert werden. Das bedeutet, dass der Vergaser und die Kraftstoffpumpe in allen Punkten mit dem HB und den bei der Zulassungsprüfung versiegelten Teilen identisch sein müssen (innerhalb angemessener Fertigungstoleranzen).

Schalenvergaser mit Venturi-Diffusor und einer Bohrung von:

Mini	Maximum 18,0 mm
MiniXS	Maximum 15,0 mm

Allgemeine ASS-Bestimmungen

10.12.a Der maximale Durchmesser des Venturi des Vergasers beträgt 30,06mm ohne Toleranz.

10.12.1 Ansaugkrümmer

Ein Ansaugkrümmer, der aus Gummi sein kann, muss verwendet werden, um den Vergaser am Zylinder zu befestigen. Der Vergaser muss auf einer Seite mit einer Schlauchschelle oder einem Kabelbinder befestigt werden. Die gegenüberliegende Seite sollte mit Schrauben an einer ebenen Fläche des Zylinders sicher befestigt werden. Es ist nur ein O-Ring oder eine Dichtung zulässig.

La taille des orifices d'admission et d'échappement doit être vérifiable avec les gabarits de la CIK-FIA.

La forme de la chambre de combustion et de la bande d'écrasement doit correspondre au DT n° 3.3 et être vérifiable avec un gabarit CIK-FIA.

10.11 Système de démarrage et embrayage

Les accessoires suivants sont homologués avec le moteur :

10.11.1 Système de démarrage

Un démarreur électrique embarqué est obligatoire. Les couronnes de démarreur en aluminium sont autorisées. Le démarreur doit être alimenté par une batterie dédiée qui doit être solidement fixée au cadre du châssis dans un support.

10.11.2 Embrayage

Un embrayage normalisé de type centrifuge et sec est obligatoire. Voir DT n° 3.4. Le matériau de friction doit être lisse, sans trous ni rainures.

L'embrayage doit se mettre en prise dès 3'500 tr/min. La cloche d'embrayage doit être lisse, sans trous ni rainures. Le pignon de la cloche d'embrayage doit être conforme à l'Article 10.16.

La masse minimum de l'ensemble de l'embrayage (couronne de démarrage, embrayage et tambour d'embrayage avec pignon) doit être conforme à la FH.

Prescriptions générales ASS

10.11.2.a L'utilisation d'un embrayage provenant d'un autre constructeur de la même catégorie est autorisée. Celui-ci doit respecter sa fiche d'homologation CIK-FIA.

Un pignon de 9 dents est autorisé.

10.12 Carburateur

Tous les carburateurs doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le carburateur.

Les pièces d'origine du carburateur homologué doivent toujours correspondre aux photographies, dessins, matériaux et dimensions physiques décrits dans la FH.

Tous les composants spécifiés dans la FH doivent être correctement installés et fonctionner correctement.

La pompe à carburant est homologuée avec le carburateur et ne doit pas être modifiée. Cela signifie que le carburateur et la pompe à carburant doivent être identiques en tous points à la FH et aux pièces scellées lors de l'inspection d'homologation (dans des tolérances de fabrication raisonnables).

Carburateur à cuve avec diffuseur de type Venturi et un alésage de :

Mini	Maximum 18 mm
MiniXS	Maximum 15 mm

Prescriptions générales ASS

10.12.a Le diamètre maximale du venturi du carburateur est 30,06mm. Sans tolérance

10.12.1 Collecteur d'admission

Un collecteur d'admission, qui peut être en caoutchouc, doit être utilisé pour monter le carburateur sur le cylindre.

Le carburateur doit être fixé par un collier de serrage ou un serre-câble d'un côté. Le côté opposé doit être fixé solidement à l'aide de vis sur une surface plane du cylindre. Un seul joint torique ou joint d'étanchéité est autorisé.

10.12.2 Distanzstück des Ansaugkrümmers

Zur Befestigung des Vergasers am Zylinder darf ein Einlass-Distanzstück verwendet werden. Auf jeder Seite des Distanzstücks ist nur ein O-Ring oder eine Dichtung zulässig. Das Distanzstück muss ein ebenes Blech mit einem quer verlaufenden konischen Zylinderquerschnitt sein. Er muss mit Werkzeugen sicher befestigt werden und darf keine ineinandergreifenden Verbindungen oder überlappenden Teile aufweisen. Die gesamte dem Motor zugeführte Luft muss durch den Ansaugschalldämpfer und den Vergaser strömen.



10.13 Ansaugschalldämpfer

Der Ansaugschalldämpfer muss von der CIK-FIA homologiert sein und darf nur eine Einlassöffnung mit einem maximalen Durchmesser von 23,0 mm haben.

10.14 Zündsystem

Alle Motoren der Gruppe 3 müssen mit einem von der CIK-FIA zugelassenen Zündsystem ausgestattet sein.

Das Zündsystem muss unabhängig sein und darf keine Verbindung zum Startsystem (Batterie) haben.

Das Befestigungssystem des Stators und der Montagedurchmesser des Rotors sind Standard und mit dem Motor homologiert. Der Motor muss mit einem wirksamen und sicheren Stopp-schalter ausgestattet sein.

Er muss ein digitaler, nicht programmierbarer Typ mit eingebautem Drehzahlbegrenzer sein :

Mini	Maximum 14'000 U/min.
MiniXS	Maximum 12'000 U/min

10.15 Mini Auspuff

Spezifischer, einheitlicher Auspuff, welcher der TZ Nr. 3.6 entspricht.

10.16 Getriebe

In Gruppe 3 müssen alle Ketten und Ritzel vom Typ 219 sein.

Das an der Hinterachse befestigte Kettenrad darf zum Schutz der Kette mit Scheiben abgedeckt werden. Diese dürfen aus Kunststoff oder Verbundwerkstoff bestehen.

Mini	Kupplungsritzel nur 10, 11 oder 12 Zähne
MiniXS	Kupplungsritzel nur 11 Zähne / /

Ritzel der Hinterradwelle mindestens 75 Zähne

Allgemeine ASS-Bestimmungen

10.16.a In der Mini-Kategorie kann ein Ritzel mit 9 Zähnen verwendet werden, sofern deren Montage dem HB entspricht.

10.12.2 Entroise de collecteur d'admission

Une entroise d'admission peut être utilisée pour monter le carburateur sur le cylindre. Un seul joint torique ou joint d'étanchéité est autorisé de chaque côté de l'entroise.

L'entroise doit être une plaque lisse avec une section transversale cylindrique conique. Elle doit être solidement fixée à l'aide d'outils et ne doit pas comporter de raccords ou de pièces superposées.

Tout l'air alimentant le moteur doit passer par le silencieux d'admission et le carburateur.

10.13 Silencieux d'admission

Le silencieux d'admission doit être homologué par la CIK-FIA avec un conduit d'un diamètre maximum de 23,0 mm.

10.14 Système d'allumage

Tous les moteurs en Groupe 3 doivent être pourvus d'un système d'allumage homologué par la CIK-FIA.

Le système d'allumage doit être indépendant, sans aucune connexion avec le système de démarrage (batterie).

Le système de fixation du stator et le diamètre de montage du rotor sont standard et homologués avec le moteur.

Le moteur doit être équipé d'un interrupteur d'arrêt efficace et sûr.

Il doit être de type numérique, non programmable, avec un limiteur de régime intégré :

Mini	Maximum 14'000 tr/min
MiniXS	Maximum 12'000 tr/min

10.15 Échappement de Mini

Échappement monotype spécifique qui doit correspondre au DT n° 3.6.

10.16 Transmission

Dans le groupe 3, toutes les chaînes et tous les pignons doivent être du type 219.

Le pignon fixé sur l'arbre arrière peut être recouvert de disques en plastique pour protéger la chaîne. Ceux-ci peuvent être en plastique ou en matériau composite.

Mini	Pignon d'embrayage 10,11 ou 12 dents seulement
MiniXS	Pignon d'embrayage 11 dents seulement / Pignon d'arbre arrière minimum 75 dents

Prescriptions générales ASS

10.16.a Dans la catégorie Mini, il est possible d'utiliser un pignon de 9 dents, à condition que leur montage soit conforme au FH

10.17 Kühlkanäle

Ein Kühlkanal für das Kurbelgehäuse des Motors ist erlaubt. Er muss ordnungsgemäß am Kart und nicht am Motor befestigt sein. Er muss aus Kunststoff oder Verbundmaterial hergestellt sein.

10.18 und 10.19 reserviert

10.20 Elektrischer Antriebsstrang Mini

Alle elektrischen Mini Antriebsstränge müssen von der CIK-FIA homologiert werden. Ein HB wird nach einem Homologationsverfahren ausgestellt und muss mit dem elektrischen Mini Antriebsstrang geliefert werden.

Der homologierte elektrische Mini Antriebsstrang und seine Teile müssen in ihrer Gesamtheit verwendet werden. Diese Teile dürfen nicht verändert werden und müssen durch die in dem HB beschriebenen Herstellerkennzeichnungen, Fotos, Zeichnungen, Werkstoffe, Werte und physikalischen Abmessungen identifiziert werden.

10.20.1 Merkmale des elektronischen Antriebsstranges

Alle Mini-Elektroantriebe bestehen aus einem E-Motor, einem Wechselrichter, einem wiederaufladbaren Energiespeichersystem (RESS), einem Batteriemanagementsystem (BMS) und der für den Betrieb des Systems erforderlichen elektrischen Ausrüstung.

Die max. Spannung des elektronischen Antriebsstrangs darf zu keinem Zeitpunkt 60V DC oder 30V AC überschreiten, und die max. Gesamtleistung des RESS ist auf 7 kW begrenzt. Die Kühlung darf nur durch Luft erfolgen.

10.20.2 Elektromotor

Der Elektromotor muss wie homologiert verwendet werden und darf nicht verändert werden.

Die Position des Elektromotors ist frei, es wird jedoch dringend empfohlen, die Position des CI-Motors zu verwenden.

Er muss mit einer Motorhalterung und mindestens zwei fixen unteren Halterungen, die mit mindestens M8-Schrauben befestigt werden, auf den Fahrgestellrohren montiert werden. Die Position des Umrichters für den Elektromotor ist frei, wenn seine Position nicht durch die Homologation festgelegt ist.

10.20.3 Energiespeichersystem (RESS)

Das RESS muss wie homologiert verwendet werden und darf nicht verändert werden.

Die Position des RESS ist frei. Es muss an mind. zwei Punkten an den Hauptrohren des Fahrgestellrahmens befestigt sein.

10.20.3.1 RESS Statusleuchte

An den Karts müssen eine oder mehrere RESS-Statusleuchte(n) angebracht sein, um anzuzeigen, dass der Status des angetriebenen Systems sicher (grün) oder nicht sicher (rot) ist. Sie müssen so angebracht sein, dass sie vom Fahrer, den Offiziellen und den Streckenposten von allen Seiten gesehen werden können.

Es wird empfohlen, die Leuchten an der Vorderplatte und an der Rückseite des Sitzes zu montieren. Sie dürfen nicht an Karosserieteilen montiert werden, die bei einem Unfall beschädigt werden können (z. B. Frontverkleidung, Seitenverkleidung und Hinterradschutz).

Die Statusleuchten dürfen nicht dasselbe Licht verwenden wie die «Betriebsbereit»-Licht.

10.17 Conduits de refroidissement

Un conduit de refroidissement est autorisé pour le carter du moteur. Il doit être correctement fixé au kart et non au moteur. Il doit être en plastique ou en matériau composite.

10.18 et 10.19 réservés

10.20 Groupe motopropulseur électrique Mini

Tous les groupes motopropulseurs électriques Mini doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le groupe motopropulseur électrique.

Le groupe motopropulseur homologué et ses pièces doivent être utilisés dans leur intégralité. Ces pièces ne doivent pas être modifiées et doivent être identifiées par les marquages du constructeur, les photographies, les dessins, les matériaux, les valeurs et les dimensions physiques décrits dans la FH.

10.20.1 Caractéristiques du groupe motopropulseur électrique

Tous les groupes motopropulseurs électriques Mini sont composés d'un moteur électrique, d'un onduleur, d'un système de stockage d'énergie rechargeable (RESS), d'un système de gestion des batteries (BMS) et de l'équipement électrique nécessaire pour faire fonctionner le système.

À tout moment, la tension maximale du groupe motopropulseur ne doit pas dépasser 60V CC ou 30V CA et la puissance totale maximale sortant du RESS est limitée à 7 kW.

Le refroidissement doit être assuré uniquement par l'air.

10.20.2 Moteur électrique

Le moteur électrique doit être utilisé tel qu'il est homologué et ne doit subir aucune modification.

La position du moteur électrique est libre mais il est fortement recommandé d'utiliser la position du moteur CI.

Il doit être monté sur les tubes du châssis avec un support moteur et un minimum de deux supports inférieurs fixés avec des vis M8 minimum.

La position de l'onduleur pour le moteur électrique est libre, si sa position n'est pas déterminée par l'homologation.

10.20.3 Système de stockage d'énergie rechargeable (RESS)

Le RESS doit être utilisé tel qu'il est homologué et ne doit subir aucune modification.

La position du RESS est libre. Il doit être fixé par au moins deux points aux tubes principaux du cadre de châssis.

10.20.3.1 Voyant d'état du RESS

Le(s) voyant(s) d'état du RESS doit/doivent être installé(s) sur le kart pour indiquer si l'état du système motorisé est sûr (vert) ou non (rouge).

Il(s) doit/doivent être monté(s) de manière à pouvoir être vu(s) par le pilote, les officiels et les commissaires de tous les côtés.

Il est recommandé de monter les feux sur le panneau frontal et à l'arrière du siège. Il n'est pas permis de les monter sur des éléments de carrosserie susceptibles d'être endommagés par un accident (par exemple, le carénage avant, les éléments de carrosserie latéraux et la protection des roues arrière).

Les voyants d'état ne doivent pas utiliser le même voyant que les voyants «prêt à se déplacer».

10.20.3.2 "Betriebsbereit"- Licht

Um anzuzeigen, dass das Kart fahrbereit ist, wenn das Gaspedal betätigt wird, muss ein weißes Licht (für die Vorderseite) und ein oranges Licht (für die Rückseite) aufleuchten.

Die Lichter müssen entlang der Mittellinie des Karts angebracht werden und von vorne und hinten gut sichtbar sein.

10.20.4 Elektrische Ausrüstung u. Sicherheitsbestimmungen

Es muss ein allgemeiner Stromkreisunterbrecher mit ausreichender Leistung (Anhang J - Artikel 251.3.1.14.3) eingebaut sein. Die Position des allgemeinen Stromkreisunterbrechers muss leicht erreichbar und von außen gut sichtbar sein.

Es ist darauf zu achten, dass der Einbau des Stromkreisunterbrechers nicht dazu führt, dass der Hauptstromkreis zu nahe am Fahrer liegt.

Das Kart muss mit einem allgemeinen Stromkreisunterbrecher des Fahrers (DMS) ausgestattet sein, der mit dem E-Antrieb homologiert sein muss.

Er muss vom im Kart sitzenden Fahrer bedient werden können. Der DMS muss vom allgemeinen Stromkreisunterbrecher getrennt sein.

Ein Not-Aus-Schalter (Anhang J - Artikel 251.3.1.14.4) ist vorgeschrieben.

Er muss vom Fahrer, der im Kart sitzt, betätigt werden können. Der Not-Aus-Schalter darf nicht als DMS verwendet werden.

10.20.5 Ladegeräte

Es sind nur bordgestützte Ladegeräte erlaubt. Sie müssen im HB angegeben werden. Nur diese Geräte dürfen zum Aufladen des RESS verwendet werden.

10.21 Getriebe

Das Getriebe ist frei.

Wenn eine Kette verwendet wird, muss sie vom Typ 219 sein. Das an der Hinterachse befestigte Ritzel kann zum Schutz des Riemens/der Kette mit Scheiben abgedeckt werden. Diese müssen aus Kunststoff oder Verbundwerkstoff bestehen.

10.20.3.2

Voyant « prêt à se déplacer »

Pour indiquer que le kart est prêt à se déplacer si la pédale d'accélération est actionnée, un voyant blanc (pour l'avant) et un voyant orange (pour l'arrière) doivent s'allumer.

Les voyants doivent être montés le long de la ligne centrale du kart et doivent être clairement visibles de l'avant et de l'arrière.

10.20.4 Équipement électrique et dispositions de sécurité

Un coupe-circuit général d'une capacité suffisante (Annexe J - Article 251.3.1.14.3) doit être monté.

L'emplacement du coupe-circuit général doit être facilement accessible et clairement visible de l'extérieur.

Il faut veiller à ce que l'installation du coupe-circuit n'ait pas pour effet de placer le circuit électrique principal trop près du pilote.

Le kart doit être équipé d'un coupe-circuit général du pilote (DMS) qui doit être homologué avec le groupe motopropulseur électrique.

Il doit pouvoir être actionné par le pilote assis dans le kart. Le DMS doit être distinct du coupe-circuit général.

Un bouton d'arrêt d'urgence (Annexe J - Article 251.3.1.14.4) est obligatoire.

Il doit pouvoir être actionné par le pilote assis dans le kart. Le bouton d'arrêt d'urgence ne doit pas être utilisé comme DMS.

10.20.5 Unités de charge

Seules les unités de charge embarquées sont autorisées. Elles doivent être spécifiées dans la FH. Seules ces unités doivent être utilisées pour charger le RESS.

10.21 Transmission

La transmission est libre.

Si une chaîne est utilisée, elle doit être du type 219.

Le pignon fixé sur l'arbre arrière peut être recouvert de disques pour protéger la courroie/chaîne. Ceux-ci doivent être en plastique ou en matériau composite.

11. BESTIMMUNGEN FÜR DIE GRUPPE 4**11.1 Chassis**

Das Chassis für die Gruppe 4 ist freigestellt, muss jedoch mit den Technischen Bestimmungen übereinstimmen.

11.1.1 Abmessungen des Chassis

Gruppe 4

Radstand: 106.0-127.0 cm.

Spurweite: mindestens 2/3 des verwendeten Radstandes.

Gesamtlänge: maximal 210.0 cm, ohne Front- und Heckverkleidung

Gesamtbreite: maximal 140.0 cm.

Höhe: maximal 65 cm über dem Boden, ohne Sitz.

Das Chassis muss zu jeder Zeit die angegebenen Maße einhalten.

Kein Teil darf über das Viereck hinausragen, das von der Frontverkleidung, den Rädern und dem Heckauffahrerschutz gebildet wird (hinterer Stoßfänger in Superkart).

11.1.2 Eigenschaften des Chassis

Siehe Artikel 4.1 bis 4.3.1 der Technischen Bestimmungen.

11.1.3 Lenkung

In Gruppe 4 sind verchromte oder galvanisierte Achsschenkel nicht zulässig.

11.2 Hinterachse

Maximaler Außendurchmesser von 40.0 mm mit einer Wandstärke von 2,5 mm an allen Punkten.

11.3 Fassungsvermögen des Kraftstofftanks

Max. 19 Liter. Kraftstoff-Auslassöffnung: max. 5.0 mm.

11.4 Bremsen

Die Bremsen sind freigestellt.

In der Gruppe 4 müssen das Bremspedal sowie alle den Hauptbremszylinder betätigende Teile aus Stahl bestehen und ausreichend stabil sein, um den eingeleiteten Kräften zu widerstehen.

Bremsen mit Betätigung über Seilzug sind nicht erlaubt.

Ein Bremslicht wird empfohlen.

11.5 Räder

In Gruppe 4 sind nur 6-Zoll-Felgen mit CIK-FIA homologierten 6-Zoll-Reifen erlaubt. Siehe Artikel 4.13-4.15 des TR.

11.6 Stoßfänger

Vordere, hintere und seitliche Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus magnetischen Stahlrundrohren gefertigt sein.

11.6.1 Vordere Stoßfänger bei Langstrecken

Der vordere Stoßfänger bei Langstrecken muss aus mindestens 2 Elementen bestehen: ein oberes Rohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht ist. Diese Rohre müssen einen Mindestdurchmesser von 18.0 mm und eine Mindestwandstärke von 1,5 mm aufweisen. Beide Rohre müssen mittels 2 miteinander verschweißten Rohrstreben verbunden sein und eine vertikale ebene Fläche darstellen. Der vordere Stoßfänger muss durch vier Punkte an dem Chassis-Rahmen befestigt sein. Die Befestigung des oberen und des unteren Rohres müssen am Chassis-Rahmen verschweißt sein. Breite des oberen Rohres: minimum 250.0 mm in Bezug auf die Kart-Längsachse.

Höhe des oberen Rohrs: minimum 170.0 mm und maximum 220.0 mm über dem Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).

11. RÈGLEMENT DU GROUPE 4**11.1 Châssis**

Les châssis du Groupe 4 sont libres, mais doivent respecter le RT.

11.1.1 Dimensions du châssis

Groupe 4

Empattement : 106.0-127.0 cm.

Voie : au moins 2/3 de l'empattement utilisé.

Longueur hors-tout : maximum 210.0 cm, sans carénage avant ou arrière.

Largeur hors-tout : maximum 140.0 cm.

Hauteur : maximum 65.0 cm depuis le sol, sans le siège.

Le châssis doit respecter à tout moment les dimensions indiquées.

Aucune pièce ne doit dépasser le quadrilatère formé par le carénage avant, les roues et la protection des roues arrière (pare-chocs arrière en Superkart).

11.1.2 Caractéristiques du châssis

Voir les Articles 4.1 à 4.3.1 du RT.

11.1.3 Direction

Dans le Groupe 4, les fusées d'arbre chromées ou galvanisées ne sont pas autorisées.

11.2 Arbre arrière

Diamètre extérieur maximum de 40.0 mm avec une épaisseur de paroi de 2,5 mm en tous points.

11.3 Capacité du réservoir de carburant

Max. 19 litres. Ouverture de la sortie de carburant : max. 5.0 mm.

11.4 Freins

Les freins sont libres.

Dans le Groupe 4, la pédale de frein et toutes les pièces qui actionnent le maître-cylindre doivent être en acier et être suffisamment solides pour résister aux forces appliquées.

Les dispositifs de freinage à câble ne sont pas autorisés.

Un feu de freinage est recommandé.

11.5 Roues

Dans le Groupe 4, seules les jantes de 6 pouces sont autorisées avec des pneus de 6 pouces homologués par la CIK-FIA. Voir les Articles 4.13-4.15 du RT.

11.6 Pare-chocs

Les protections frontales, latérales et arrière sont obligatoires. Elles doivent être constituées de tubes ronds en acier magnétique.

11.6.1 Pare-chocs avant pour circuit long

Le pare-chocs avant pour circuit long est constitué d'au moins deux éléments : une barre supérieure montée en parallèle au-dessus d'une barre inférieure en acier, d'un diamètre minimum de 18.0 mm et d'une épaisseur minimum de 1,5 mm. Les deux barres doivent être reliées par deux tubes soudés entre eux et présentant une surface plane verticale. Le pare-chocs avant doit être fixé au cadre de châssis par quatre points. Les fixations des barres supérieure et inférieure doivent être soudées au cadre de châssis.

Largeur de la barre supérieure : minimum 250.0 mm par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Hauteur de la barre supérieure : minimum 170.0 mm et maximum 220 mm du sol (mesuré au haut du tube).

Die Befestigungen des oberen Rohrs müssen 550 ± 50 mm voneinander entfernt und in Bezug zur Kart-Längsachse zentriert sein. Breite des unteren Rohrs: minimum 150.0 mm in Bezug auf die Kart-Längsachse.

Die Befestigungen des unteren Rohrs muss parallel (sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Ebene) zur Chassis-Achse erfolgen; sie müssen min. 220.0 mm voneinander entfernt und in Bezug zur Kart-Längsachse in einer Höhe von 60.0 ± 20.0 mm über dem Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs) zentriert sein. Vordere Überhang: minimum 350.0 mm.

Der vordere Stoßfänger muss die Befestigung der vorgeschriebenen Frontverkleidung ermöglichen

11.6.2 Seitliche Stoßfänger bei Langstrecken

Der seitliche Stoßfänger bei Langstrecken muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht ist; beide Rohre müssen einen Mindestdurchmesser von 18.0 mm und eine Mindestwandstärke von 1,5 mm aufweisen. Beide Rohre müssen mittels 2 miteinander verschweißten Rohrstreben verbunden sein und eine vertikale ebene Fläche darstellen. Die Rohre müssen durch mindestens zwei Punkte an dem Chassis-Rahmen befestigt sein. Die beiden Befestigungen müssen parallel zum Boden und rechtwinklig zur Chassis-Längsachse verlaufen und einen Abstand von min. 520.0 mm haben. Gerade Länge: mindestens 500.0 mm für das untere Rohr, 400.0 mm für das obere Rohr.

Höhe des oberen Rohrs: 200.0 ± 20.0 mm vom Boden.

Höhe des unteren Rohrs: 60.0 ± 20.0 mm vom Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).

11.6.3 Hintere Stoßfänger bei Langstrecken

Der hintere Stoßfänger bei Langstrecken (vorgeschrieben) muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht ist, mit einem Mindestdurchmesser von 18.0 mm und einer Mindestwandstärke von 1,5 mm, beide Rohre müssen mittels 2 verschweißter Rohrstreben verbunden sein.

Breite des unteren Rohrs: minimum 600.0 mm in Bezug auf die Kart-Längsachse.

Höhe des unteren Rohrs: 120.0 ± 20.0 mm vom Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).

Breite des oberen Rohrs: minimum 1.000.0 mm in Bezug auf die Kart-Längsachse.

Höhe des oberen Rohrs: 230.0 ± 20.0 mm vom Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).

Die Einheit muss möglichst elastisch an mindestens 2 Punkten am Chassis-Rahmen befestigt sein und mindestens 1100.0 mm breit sein. Die Breite darf die hintere Gesamtbreite nicht überschreiten.

Die Enden dürfen keine scharfen Kanten haben und einen Radius von mindestens 60.0 mm, einschließlich des sich unmittelbar hinter dem Rad befindlichen Volumens, aufweisen.

11.7 Karosserie für Superkart

Kein Teil der Karosserie einschließlich Spoiler und Endplatten darf:

- höher als 60.0 cm vom Boden sein (ausgenommen Konstruktionen, welche ausschließlich als Kopfstütze ohne möglichen aerodynamischen Effekt dienen);
- über den hinteren Stoßfänger hinausragen;
- näher am Boden liegen als die Bodenplatte;
- seitlich über die durch die Außenseite der Hinter- und Vorderräder gebildete Linie hinausragen (mit geradeaus gerichteten Vorderrädern) mit Ausnahme von Regenrennen;

Les fixations de la barre supérieure doivent être distantes de 500.0 ± 50 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart. Largeur de la barre inférieure : minimum 150.0 mm par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Les fixations de la barre inférieure doivent être parallèles (dans les plans horizontal et vertical) à l'axe du châssis ; elles doivent être espacées d'au moins 220.0 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart (à une hauteur de 60.0 ± 20.0 mm du sol (mesuré au haut du tube)).

Porte-à-faux avant : minimum 350.0 mm.

Le pare-chocs avant doit permettre la fixation du carénage avant obligatoire.

11.6.2 Pare-chocs latéraux pour circuit long

Les pare-chocs latéraux pour circuit long sont constitués d'au moins deux éléments en acier : une barre supérieure en acier montée en parallèle au-dessus d'une barre inférieure en acier, toutes deux d'un diamètre minimum de 18.0 mm et d'une épaisseur minimum de 1,5 mm. Les deux barres doivent être reliées par deux tubes soudés entre eux et présenter une surface plane verticale.

Les barres doivent être fixées au cadre du châssis par au moins deux points. Ces deux fixations doivent être parallèles au sol, perpendiculaires à l'axe du châssis et distantes d'au moins 520.0 mm.

Longueur droite minimum : 500.0 mm pour la barre inférieure, 400.0 mm pour la barre supérieure.

Hauteur de la barre supérieure : 200.0 ± 20.0 mm depuis le sol. Hauteur de la barre inférieure : 60.0 ± 20.0 mm du sol (mesuré au haut du tube).

11.6.3 Pare-chocs arrière pour circuit long

Le pare-chocs arrière pour circuit long (obligatoire) est constitué d'au moins deux éléments en acier : une barre supérieure en acier montée en parallèle au-dessus d'une barre inférieure en acier, d'un diamètre minimum de 18.0 mm et d'une épaisseur minimum de 1,5 mm, les deux barres étant reliées par deux tubes et soudées entre elles.

Largeur de la barre inférieure : minimum 600.0 mm par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Hauteur de la barre inférieure : 120.0 ± 20.0 mm du sol (mesuré au haut du tube).

Largeur de la barre supérieure : minimum 1'000.0 mm par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Hauteur de la barre supérieure : 230.0 ± 20.0 mm du sol (mesuré au haut du tube).

L'unité doit être fixée au cadre du châssis par au moins deux points, éventuellement au moyen d'un système flexible, et doit avoir une largeur minimum de 1'100.0 mm. Sa largeur ne doit pas dépasser la largeur arrière hors-tout.

Ses extrémités ne doivent pas présenter d'arêtes vives et avoir une courbure d'un rayon min. de 60.0 mm, y compris le volume situé immédiatement derrière la roue (système anti-intrusion).

11.7 Carrosserie de Superkart

Aucun élément de la carrosserie, y compris les ailes et les plaques d'extrémité, ne doit :

- être à une hauteur supérieure à 60.0 cm du sol (à l'exception des structures conçues uniquement comme des appuie-têtes sans effet aérodynamique possible) ;
- dépasser le pare-chocs arrière ;
- être plus proche du sol que le plancher ;
- s'étendre latéralement au-delà de l'extérieur des roues arrière et avant (roues avant en position droite), sauf en cas de course par temps de pluie ;

- die maximale Breite von 140.0 cm überschreiten;
- weniger als 25.0 mm Abstand zwischen irgendeinem Teil der Karosserie und den Reifen aufweisen; oder
- vom Fahrersitz im rennfertigen Kart aus während des Fahrbetriebes verstellbar sein.

Karosserie, Frontverkleidung und Spoiler müssen aus nicht-metallischem Material bestehen. Im Falle eines kompletten Verkleidungsaufbaus darf das Frontschild mit höchstens 4 schnelldisenden Klemmen mit der Karosserie verbunden sein und keine weitere Befestigung aufweisen. Falls das Frontschild eine eigenständige Konstruktion darstellt, darf dessen Breite maximal 50.0 cm und die Breite des Befestigungsrahmens maximal 25.0 cm betragen. Die Frontverkleidung darf oben nicht über der am oberen Ende des Lenkrades gezogenen horizontalen Ebene oder näher als 5.0 cm an irgendeinem Teil des Lenkrades liegen. Am Boden muss das Frontschild symmetrisch abschließen, mindestens 15.0 cm Abstand zu jedem der Pedale in Normalstellung aufweisen und darf die Füße und Knöchel nicht abdecken. Wenn das Frontschild entfernt wird, darf, von oben betrachtet, kein Teil der Karosserie irgendein Körperteil des in normaler Position sitzenden Fahrers bedecken.

Die vordere Verkleidung der Karosserie darf keine spitzen Winkel bilden und sie muss einen Radius von min. 20.0 mm aufweisen. Die Frontverkleidung muss so gestaltet sein, dass der vordere Stoßfänger den Bestimmungen dieses Artikels entsprechen kann; sie darf nicht breiter als die geradeaus gerichteten Vorderräder sein. Die Bodenplatte muss flach konstruiert sein und eine gebogene Falzkante aufweisen. Ab 23.0 cm vor der Hinterachse darf die Bodenplatte einen nach oben gerichtetem Winkel (Extractor) aufweisen. Falls die Bodenplatte/Extractor Luftleitbleche aufweist, dürfen diese nicht über die Ebene hinausragen, welche durch den flachen Teil der Bodenplatte gebildet wird. Weder die Bodenplatte noch ein anderes Teil der Karosserie darf in irgendeiner Weise einer Schürze ähneln.

Die Bodenplatte darf nicht über den vorderen oder den hinteren Stoßfänger hinausragen. Ihre Breite darf die Abmessungen der Karosserie, inkl. Flügel und Endplatten nicht überschreiten. Gewichtsreduzierende Bohrungen im Boden sind nicht zulässig.

11.8 Sitze für Superkart

Die Sitze müssen eine Kopfstütze beinhalten.

11.9 Ballast

Ballast darf den Hauptrohren des Chassis oder am Bodenblech durch Befestigung mit mindestens 2 Schrauben mit einem Mindestdurchmesser von 6.0 mm hinzugefügt werden

11.10 Datenaufzeichnung (Data logging)

In Gruppe 4 ist die Datenaufzeichnung freigestellt, sofern sie die normale Funktion des Motors nicht beeinflusst.

11.11 Rotes Rücklicht

Für Langstrecken ist ein von der FIA homologiertes rotes LED-Rücklicht vorgeschrieben, das von einer Trockenbatterie gespeist und vom Cockpit aus durch einen wasserdichten Schalter gesteuert wird. Dieses Licht muss in einem Bereich angebracht werden, der 40.0 bis 60.0 cm vom Boden und max. 10.0 cm von jeder Seite der Mittelachse des Karts entfernt ist. Es muss während der gesamten Veranstaltung funktionstüchtig sein. Bei nassen Witterungsbedingungen muss es nach Ermessen des Rennleiters eingeschaltet werden.

- avoir une largeur supérieure à 140.0 cm ;
- avoir un espace de moins de 25.0 mm entre tout élément de la carrosserie et les pneus ; ou
- être réglable depuis le siège du pilote en condition de course lorsque le kart est en mouvement.

La carrosserie, la bulle et l'aile doivent être fabriquées dans un matériau non métallique. En cas d'utilisation d'une carrosserie complète avec bulle, celle-ci doit être reliée à la carrosserie par un maximum de quatre attaches rapides et ne doit comporter aucun autre dispositif de fixation. Si la bulle est une structure séparée, sa largeur maximum doit être de 50.0 cm et la largeur maximum de son cadre de fixation de 25.0 cm. La bulle ne doit pas être située au-dessus du plan horizontal défini par le haut du volant ni à moins de 5.0 cm de tout élément de celui-ci.

Au bas, la bulle doit se terminer symétriquement à au moins 15.0 cm des pédales en position normale de repos et ne doit pas couvrir les pieds ou les chevilles.

Lorsque la bulle est retirée, aucun élément de la carrosserie ne doit recouvrir une partie quelconque du pilote assis dans la position normale vue de dessus.

L'avant du nez de la carrosserie ne doit pas présenter d'arêtes vives et posséder un rayon minimum de 20.0 mm.

Le carénage avant doit être tel que le pare-chocs avant puisse satisfaire aux exigences du présent article et ne pas être plus large que les roues avant en position face à la route.

Le plancher doit être de construction plate et avoir un bord de bourrelet incurvé. À partir de 23.0 cm en avant de l'arbre arrière, le plancher peut présenter un angle l'orientant vers le haut (extracteur). Si ce dernier possède des ailettes latérales, celles-ci ne doivent pas dépasser le plan formé par la partie plate du plateau de sol. Ni le plancher, ni aucun autre élément de la carrosserie ne doit ressembler en aucune façon à une jupe.

Le plancher ne doit pas dépasser les pare-chocs avant ou arrière. Sa largeur ne doit pas dépasser les dimensions de la carrosserie, y compris les ailes et les plaques d'extrémité. Les trous d'allègement ne sont pas autorisés dans le plancher.

11.8 Sièges de Superkart

Les sièges doivent comporter un appui-tête.

11.9 Lest

Le lest peut être fixé aux tubes principaux du châssis ou au plancher à l'aide d'au moins deux boulons d'un diamètre minimum de 6.0 mm.

11.10 Enregistrement de données

L'enregistrement de données est libre dans le Groupe 4, à condition qu'il ne modifie pas le fonctionnement normal du moteur.

11.11 Feu arrière rouge

Un feu arrière rouge à LED homologué par la FIA est obligatoire pour les circuits longs, alimenté par une batterie sèche et commandé depuis le cockpit par un interrupteur étanche. Ce feu doit être placé dans une zone située entre 40.0 et 60.0 cm du sol et à un maximum de 10.0 cm de chaque côté de l'axe central du kart. Il doit être en état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve. Il peut être allumé par temps de pluie à la discrétion du Directeur d'Épreuve.

11.12 Batterie

In Gruppe 4 sind Batterien erlaubt. Sie dürfen das rote Rücklicht, die Zündanlage und die Wasserpumpe versorgen und müssen innerhalb des Chassis-Umfangs positioniert sein.

11.13 Masse des Karts

Total (inkl. Karosserie) Kart (ohne Karosserie und Kraftstoff) Superkart

218.0 kg minimum 113.0 kg minimum

11.14 Superkart Motor

Alle Superkart Motoren müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Motor vorgelegt werden. Die Motor-Homologation findet alle drei Jahre statt. Die Originalteile des homologierten Motors müssen immer mit den in der Homologation beschriebenen Fotos, Zeichnungen, Materialien und physikalischen Abmessungen übereinstimmen.

11.14.1 Eigenschaften des Motors

Wassergekühlter 250.0 cm³ Zweizylinder-Motor mit Getriebe. Mechanisches Power-Valve-System ohne Elektronik.

Getriebe einschließlich des mit dem Motor homologierten Primärgetriebes. Zur Kontrolle der Übersetzungsverhältnisse siehe Anhang 1.

11.14.2 Änderungen

Die Originalteile des homologierten Motors müssen immer mit den Bestimmungen übereinstimmen und identifizierbar sein, mit Ausnahme von Kurbelwelle, Pleuelstange, Kolben und Laufbüchse, die frei ausgetauscht oder modifiziert werden können (vorbehaltlich der Einhaltung des TR).

Alle Änderungen im Inneren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Hub;
- Bohrung (außerhalb der Höchstgrenzen);
- Mittellinie der Pleuelstange;

Das Material der Pleuelstange muss magnetisch bleiben.

Alle Änderungen am Äußeren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Anzahl der Vergaser; und
- das äußere Erscheinungsbild des eingebauten Motors mit Ausnahme der für die Anbringung der Barcode-Aufkleber erforderlichen Flächenbearbeitung.

Die Befestigung des Vergasers (der Vergaser, die Zündspule, der Auspuff und der Motor dürfen verändert werden, vorausgesetzt ihre homologierte Position wird nicht geändert.

11.15 Vergaser

Es sind ausschließlich mechanische Vergaser ohne Elektronik erlaubt.

11.16 Ansaugschalldämpfer

Es sind nur Ansaugschalldämpfer mit fixem Volumen zulässig.

11.17 Zündung

Das elektronische Steuergerät und die Zündspule dürfen nur eine Spannungszuführung (Energiequelle des Rotors/Stators oder der Batterie) und ein Kurbelwellen-Aufnahmesignal für den Zündimpuls erhalten.

Für Motoren mit zwei versetzten Zylinderphasen ist es zulässig, zwei unabhängige Zündungen mit zwei Sensoren zu verwenden. Die Verstellung und die Zündkerze dürfen nur verändert werden, wenn der Motor nicht läuft.

11.12 Batterie

Les batteries sont autorisées dans le Groupe 4. Elles peuvent alimenter le feu arrière, le système d'allumage et la pompe à eau, et doivent être situées dans le périmètre du châssis.

11.13 Masse du kart

Total (carrosserie inclue) Kart (sans carrosserie ni carburant) Superkart

Minimum 218.0 kg Minimum 113.0 kg

11.14 Moteur de Superkart

Tous les moteurs de Superkart doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le moteur. L'homologation des moteurs a lieu tous les trois ans.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours correspondre aux photographies, dessins, matériaux et dimensions physiques décrits dans la FH.

11.14.1 Caractéristiques du moteur

Bicylindre de 250.0 cm³ refroidi par eau, avec boîte de vitesses. Soupapes de puissance mécaniques sans électronique.

Boîte de vitesses comprenant le rapport primaire homologué avec le moteur. Pour la vérification des rapports, voir Annexe 1.

11.14.2 Modifications

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et identifiables, à l'exception du vilebrequin, de la bielle, du piston et de la chemise, qui peuvent être librement changés ou modifiés (sous réserve du respect du RT).

Toutes les modifications de l'intérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- la course ;
- l'alésage (en dehors des limites maximums) ; et
- l'axe de la bielle.

Le matériau de la bielle doit rester magnétique.

Toutes les modifications de l'extérieur du moteur homologué sont autorisées du moteur, sauf :

- le nombre de carburateurs ; et
- l'aspect extérieur du moteur monté, à l'exception de l'usinage nécessaire à l'application de code-barres autocollants.

Les fixations du ou des carburateurs, du système d'allumage, de l'échappement et du moteur peuvent être modifiées, à condition que leur position homologuée ne soit pas modifiée.

11.15 Carburateur

Seuls les carburateurs mécaniques sans électronique sont autorisés.

11.16 Silencieux d'admission

Seuls les silencieux d'admission à volume fixe sont autorisés.

11.17 Système d'allumage

Le boîtier de l'unité électronique et la bobine ne doivent recevoir qu'une seule alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et un seul signal de captation du vilebrequin afin d'établir le signal d'allumage.

Pour les moteurs à deux cylindres déphasés, il est possible de monter deux systèmes d'allumage indépendants avec deux capteurs. L'avance et la cartographie ne peuvent être modifiées que lorsque le moteur ne tourne pas.

12. BESONDERE BESTIMMUNGEN X30 CHALLENGE SWITZERLAND

12.1 Kategorie X30 Challenge Switzerland

12.1.1 Motor

* Der Motor muss dem ASS-Homologationsblatt vom ASS02CH22 von 14.12.2022 und den dazugehörigen Nachträgen entsprechen

* Der Motor und die angefügten Teile (Vergaser, Ansaugschalldämpfer, Zündanlage, Kupplung, Auspuff, usw.) dürfen nur in serienmäßigem Original-Zustand (wie von IAME ausgeliefert) verwendet werden. Dies bedeutet, dass jegliche Änderungen, Bearbeitungen und Optimierungen (z. B. das Glätten und Polieren von Teilen, Bearbeitung von Oberflächen, Abtragen oder das Aufbringen von Material, u.a.) sowie das Anpassen von Motorteilen oder am Motor nicht zulässig sind. Nachträgliche Anpassungen der im Homologationsblatt angegebenen Toleranzmasse und nachträgliche Bearbeitung sind demnach auch verboten. Die angegebenen Toleranzen dürfen nicht zur Optimierung verwendet werden.

* Bei Instandsetzungen und/oder Reparaturen des Motors dürfen nur originale Serienteile des homologierten IAME X30-Motors verwendet werden. Im Zweifelsfalle muss der Teilnehmer den Nachweis erbringen, dass die verwendeten Teile Original IAME-Teile sind.

Einlass-Membrane:

* Es sind ausschließlich folgenden, mit der Gravur „IAME“ gekennzeichneten Membranen zulässig:

- die serienmäßig von IAME mit dem Motor ausgelieferten, durch Glasfaser (GFK) verstärkte Membrane aus synthetischem Material,

oder

- von IAME als X30-Ersatzteil angebotene Membrane aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) mit einer Mindestdicke von 0,24 mm.

* Die Membranendichtung ist frei. Die Dichtung zwischen dem Vergaser und dem Motor ist ebenfalls freigestellt.

12.1.2 Vergaser

* Nur der Tillotson Vergaser (mit max. Adapter-Durchmesser von 29 mm) mit dem IAME X30 Motor ist homologiert. Homologationsblatt ASS

* Es dürfen nur Originalersatzteile verwendet werden.

Zylinderfussdichtung:

* Die Zylinderfussdichtung ist freigestellt, darf jedoch die max. Grösse von 0,45 mm nicht überschreiten. Die Steuerzeiten gemäss Homologationsblatt müssen eingehalten werden.

12.1.3 Thermostat

* Die Verwendung des von IAME für diesen Motor gelieferten

Serien-Thermostats ist optional, d.h., er darf auch weggelassen werden. Falls die Sonde am Motor montiert ist, muss das leere IAME Gehäuse fix am Wasserschlauch bleiben.

12. RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE X30 CHALLENGE SWITZERLAND

12.1 Catégorie X30 Challenge Switzerland

12.1.1 Moteur

* Le moteur doit être conforme à la fiche d'homologation ASS du ASS02CH22 du 14.12.2022 et aux extensions correspondantes.

* Le moteur et les pièces ajoutées (carburateur, silencieux d'admission, système d'allumage, embrayage, pot d'échappement, etc.) ne doivent être utilisés que dans leur état de série d'origine (tel que livré par IAME). Cela signifie que toute modification, traitement ou optimisation (p.ex. le lissage et polissage de pièces, le traitement de la surface, l'abrasion ou l'application de matériel, entre autres) ainsi que l'adaptation de pièces du moteur ou sur le moteur sont interdits. Des adaptations subséquentes aux dimensions de tolérance indiquées sur la feuille d'homologation et traitements subséquents sont donc aussi interdits. Les tolérances spécifiées ne doivent pas être utilisées pour l'optimisation.

* Pour les remises en état et/ou réparations du moteur, seules des pièces de série d'origine du moteur IAME X30 homologué peuvent être utilisées. En cas de doute, le participant doit apporter la preuve que les pièces utilisées sont des pièces d'origine IAME.

Membrane d'admission :

* Seules les membranes suivantes portant la gravure « IAME » sont autorisées:

- la membrane de série en matière synthétique renforcée par de la fibre de verre (MSFV) livrée par IAME avec le moteur

ou

- la membrane en matière synthétique renforcée par de la fibre de carbone (MSFC) d'une épaisseur minimale de 0,24mm, livrée par IAME comme pièce de rechange X30.

* Le joint de la membrane est libre. Le joint entre le carburateur et le moteur est également libre.

12.1.2 Carburateur

Seul le carburateur Tillotson (diamètre d'adaptateur max. 29 mm) avec le moteur IAME X30 est homologué. Homologation ASS

* Seules les pièces de rechange d'origine peuvent être utilisées.

Joint d'étanchéité de la base de cylindre :

* Le joint du cylindre est libre, mais ne doit pas dépasser la taille maximum de 0,45 mm. Le diagramme choisi conformément à la fiche d'homologation doit être respecté.

12.1.3 Thermostat

* L'utilisation du thermostat de série livré par IAME pour ce moteur est optionnelle, ce qui signifie que l'on peut aussi s'en passer. Lorsque la sonde est montée sur le moteur, le boîtier

IAME vide doit rester fixé au tuyau d'eau.

12.1.4 Zündanlage

* Es ist nur die Original-Zündanlage Selettra Digitale K (max. 16.000 U/min) gemäß ASS-Homologation zulässig.

* Die mit dem Motor gelieferte serienmäßige elektrische Startvorrichtung (bestehend aus Anlasser, Batteriebox, Kabelsatz, Zündschlüssel/Starterknopf), darf nicht entfernt oder durch ein Drittprodukt ausgetauscht werden und muss zu jeder Zeit des Wettbewerbs funktionstüchtig sein. Die Batterie muss den aktuell gültigen CIK-Bestimmungen und den Angaben im Homologationsblatt entsprechen.

* Es sind nur Kerzen der Marke NGK, Typ B9EG, BR9EG, B10EG, BR10EG, BR9EIX, BR10EIX, zugelassen.

* Der Motor muss jederzeit während des Wettbewerbs mit dem elektronischen Starter (mit Batterie an Bord) angelassen werden können, und zwar muss der Motor gestartet werden können. Dies bedeutet, dass ein Starten des Motors mit einem externen Starter nicht zulässig ist und jederzeit die Anlasserfunktion am Kart überprüft werden kann.

* IAME-Lehren, die mit ATT.--- beginnen, werden verwendet, um die Übereinstimmung der angegebenen Teile mit dem IAME-Zulassungsblatt 2022 zu überprüfen.

* Die Verwendung der im Homologationsblatt aufgeführten Siebe für den Ansaugschalldämpfer ist optional.

12.1.5 Zylinder

* Ab der Seriennummer M3521/B3059, ist der IAME X30 Motor mit markiertem Zylinder ausgestattet worden. Siehe ASS Homologation.

* Motoren ab der Seriennummer M3521/B3059 können nicht mit einem nicht markierten Zylinder ausgerüstet sein.

* Motoren vor der Seriennummer M3521/B3059 können mit einem markierten Zylinder ausgerüstet werden.

12.1.6 Besonderheiten

* Luftfilter: IAME Luftfilter Jahrgang 2019, gemäß Motorenhersteller

* Im Falle von Regen kann der Luftfilter abgedeckt werden. Die Abdeckung muss ein festverbundenes Plastikteil (Original-Ersatzteil IAME) sein, welches im Handel erhältlich ist. Es dürfen keine Spraydosen-Deckel oder ähnliches verwendet werden.

* Der Luftfilter darf zur besseren Befestigung mit Kabelbindern oder einem Gummizug am Chassis befestigt werden.

* Kupplung: Original IAME. Einschaltung muss bei 4'000 U/min erfolgen. Die Kupplung muss zu jedem Zeitpunkt sauber und fettfrei sein. Spuren vom Fett des Nadellagers der Kupplung dürfen die in den gezeigten Bildern in Art. 5.a nicht überschreiten. Die Kontaktzone zwischen Kupplung und Kupplungstrommel muss zu JEDEM Zeitpunkt trocken sein – es ist keine Schmierung erlaubt.

* Auspuff: Der original mit dem Motor ausgelieferte Auspuff (Mono-Auspuff IAME) muss gemäß technischem Datenblatt sein. Das Auspuffrohr darf jedoch zur Montage einer Temperatursonde gelocht oder geschweißt werden.

* Kühler: Nur das Modell gemäß gültigem Technischen Datenblatt von IAME darf verwendet werden. Die Installation eines Thermostats ist freiwillig, es darf aber ausschließlich der original Mitgelieferte montiert werden. Rollos, die während der Fahrt verstellbar sind, sind erlaubt. Die Montage des Kühlers auf dem Chassis ist freigestellt.

12.1.4 Système d'allumage

* Seul le système d'allumage d'origine Selettra Digitale K (max. 16.000 tr/min) selon homologation ASS est autorisé.

* Le dispositif de démarrage électrique de série, livré avec le moteur (composé d'un démarreur, d'une boîte de batterie, d'un set de câbles, d'une clé d'allumage/bouton de démarrage) ne doit pas être enlevé ou échangé contre un produit tiers et doit être fonctionnel à tout moment pendant la compétition. La batterie doit être conforme aux dispositions CIK actuellement en vigueur et aux indications figurant sur la fiche d'homologation.

* Seules les bougies de marque NGK, Type B9EG, BR9EG, B10EG, BR10EG, BR9EIX, BR10EIX, sont autorisées.

* Pendant la compétition, le moteur doit à tout moment pouvoir être lancé avec le starter électrique (avec batterie à bord), à savoir le moteur doit pouvoir être démarré. Cela signifie qu'un démarrage du moteur avec un starter externe n'est pas autorisé et que l'on pourra à tout moment contrôler la fonction de démarrage sur le kart.

* Les jauges IAME commençant par ATT.--- sont utilisées pour vérifier la conformité des pièces indiquées selon fiche homologation IAME 2022.

* L'utilisation des tamis pour silencieux d'admission figurant sur la fiche d'homologation est optionnelle.

12.1.5 Cylindre

* À partir du numéro de série M3521/B3059, le moteur IAME X30 a été doté d'un cylindre marqué. Voir homologation ASS.

* Les moteurs à partir du numéro de série M3521/B3059 ne peuvent pas être dotés d'un cylindre non marqué.

* Les moteurs avant le numéro de série M3521/B3059 peuvent être dotés d'un cylindre marqué.

12.1.6 Particularités

* Filtre à air : Filtre à air IAME année 2019, selon constructeur du moteur.

* En cas de pluie, le filtre à air peut être couvert. La couverture doit être constituée d'une pièce plastique solide (pièce de rechange d'origine IAME) disponible dans le commerce. L'utilisation de couvercle de spray ou autre n'est pas autorisée.

* Pour une meilleure fixation, le filtre à air peut être fixé au châssis au moyen de colliers de câbles ou de bande élastique.

* Embrayage : d'origine IAME. L'enclenchement doit s'opérer à 4'000 tr/min. L'embrayage doit être propre et exempt de graisse à tout moment. Les traces de graisse sur le roulement à aiguilles de l'accouplement ne doivent pas dépasser celles indiquées sur les illustrations de l'art. 5.a. La zone de contact entre l'accouplement et le tambour d'embrayage doit être sèche à TOUT moment - la lubrification n'est pas autorisée.

* Echappement : le pot d'échappement (Echappement Mono IAME) livré d'origine avec le moteur doit rester conforme à la fiche technique. Cependant, le tuyau d'échappement peut être percé ou soudé pour installer une sonde de température.

* Radiateur : seul le modèle selon fiche technique IAME valable peut être utilisé. Le montage d'un thermostat est facultatif, mais seul celui livré d'origine pourra être monté. Les stores ajustables en cours de route sont autorisés. Le montage du radiateur sur le châssis est libre.

* Anlasser: Das Anlassersystem muss mit all seinen Bestandteilen korrekt angeschlossen und montiert sein (Startknopf). Der Start erfolgt mittels Kontaktschlüssel.

* Batterie: freigestellt (Flüssigbatterien verboten)

* Bei dieser Kategorie können Bestandteile oder komplette Motoren auf Verlangen des TK ausgetauscht werden. Die ersetzten Elemente werden im Parc Fermé für evt. Untersuchungen verwahrt.

* Gesamt-Mindestmaße: 158 kg (inkl. Fahrer)

Der Motor muss wie vom Hersteller geliefert verwendet werden. Änderungen sind strengstens verboten. Alle Teile die den Motor bilden (Zylinderkopf, Zylinder, Kolben, Pleuel, Kurbelwelle, Gehäuse) sowie das Zubehör (Vergaser, Zündung, Auspuffschalldämpfer und Monoauspuff gemäß IAME Reglement 2021) müssen original wie vom Hersteller, nicht manipuliert, identisch in der Form, Anzahl und Größe gemäß der Bezeichnung des Herstellers für das bestimmte Material sein. Es ist verboten, das Brennraumvolumen zu modifizieren, oder die Oberfläche zu behandeln (thermisch oder mechanisch). Jede Änderung der inneren Oberflächen des Motors, Vergasers, Auspuffsystems, usw. durch Sandstrahlen (elektrolytisch oder mechanisch) oder anders ist verboten. Das Anbringen oder Wegnehmen von Material ist verboten. Das Nachbohren des Zylinders ist erlaubt, jedoch Maximal-Hubraum, oder die Maßzahl des max. Durchmessers zu überschreiten. Es ist möglich, defekte Gewinde zu reparieren jedoch muss das ersetzte Gewinde den Original Massen entsprechen.

* Démarreur. Le système de démarrage doit être monté avec tous ses composants et correctement connecté (bouton de démarrage). Le démarrage s'effectue avec la clef de contact.

* Batterie : libre (batterie avec acide liquide interdite)

* Pour cette catégorie, des composants ou même un moteur complet pourront être échangé sur demande du CT. Les éléments échangés seront conservés au parc fermé aux fins d'investigations éventuelles.

*Masse totale minimum : 158 kg (Pilote compris)

* Le moteur doit être utilisé tel que fourni par le constructeur. Les modifications sont strictement interdites. Toutes les pièces qui constituent le moteur (culasse, cylindre, piston, bielle, vilebrequin, carter) et ses accessoires (carburateur, allumage, silencieux d'échappement et échappement Mono selon règlement IAME 2021) devront être d'origine constructeur, non retouchées, identiques en forme, en nombre et en dimensions à la nomenclature du constructeur pour le type de matériel considéré. Il est interdit de modifier le volume de la chambre de combustion ou d'opérer des traitements de surface (mécaniques ou thermiques). Toute modification des surfaces à l'intérieur du moteur, carburateur, système d'échappement, etc. par sablage (électrolytique ou mécanique) ou autre est formellement interdit. L'apport ou le retrait de matière est interdit. Le réalésage du cylindre est autorisé sans toutefois dépasser la cylindrée maximum ou la cote du diamètre maximum. Il est possible de réparer les filetages défectueux, mais les filetages rapportés doivent correspondre aux dimensions d'origine.

13. KAUFOPTION VON MOTOREN

Die kompletten Motoren der 3 Podestplatzierten (Platz 1–3 gemäß vorläufiger Ergebnisliste) in der Kategorie Super Mini und X30 Challenge Switzerland müssen nach dem letzten Rennen der jeweiligen Veranstaltung, in der Kategorie Super Mini für den offiziellen Verkaufspreis des Herstellers (Neupreis), in der Kategorie X30 Challenge Switzerland für den offiziellen Verkaufspreis des Herstellers (Neupreis) plus (+) CHF 300.00, zum Verkauf zur Verfügung gestellt werden. Mit Abschluss des Nennvertrages erklären sich die Teilnehmer der Veranstaltung mit der Kaufoption gemäß diesem Artikel einverstanden. Eine Verweigerung stellt einen Reglementverstoß dar, welcher geahndet wird. Kaufberechtigt eines Motors sind ausschließlich Mitbewerber der Mini/Super Mini und X30 Challenge Switzerland Kategorie der betreffenden Veranstaltung, wobei max. 1 Motor pro Bewerber/Team erworben werden darf. Darüber hinaus und ohne Benachteiligung anderer Kaufanträge, hat Auto Sport Schweiz durch die Sportkommissare vor Ort ein Vorkaufrecht, welches der Verband innerhalb der nachfolgenden Frist geltend machen kann:

- A) Der komplette Motor (siehe nachfolgende Definition) der Erstplatzierten wird von den Technischen Kommissaren nach dem Rennen sichergestellt.
- B) Personen welche sich für einen Kauf interessieren, müssen ihr Kaufanliegen (mit Angabe der betreffenden Startnummer) bis maximal 10 min nach Aushang der provisorischen Ergebnisliste bei den Sportkommissaren schriftlich (formlos) ankündigen. Nach Ablauf dieser Frist verfällt die Kaufoption.
- C) Nach Ablauf dieser Frist, stellen die Sportkommissare den Kontakt zwischen Käufer und Verkäufer her und informieren diese über den weiteren Ablauf. Bei mehreren Interessenten für ein und denselben Motor entscheidet das Los über den Käufer. Die Auslosung wird durch die Sportkommissare organisiert; gegen das Ergebnis der Auslosung ist kein Rekurs zulässig.
- D) Nach Hinterlegung des Verkaufspreises in bar bei den Sportkommissaren wird ein Kaufvertrag ausgestellt, mit welchem der Verkäufer dem Käufer den betreffenden kompletten Motor im Beisein eines Technischen Kommissars nach Abschluss der technischen Nachuntersuchung übergibt. Sollte sich bei der technischen Nachuntersuchung der Motor als nicht reglementskonform erweisen, hat der Käufer ein Rücktrittsrecht von dem Vertrag (Gemäß Vertrag).
- E) Der Verkäufer erhält gegen Vorlage des vollständig unterschriebenen Kaufvertrages von den Sportkommissaren den hinterlegten Verkaufspreis.

Der komplette Motor umfasst:

- der gesamte Motor (ohne die Batterie, Batteriehalterung und dem Kontaktgeber des Anlassers),
- das gesamte Ansaugsystem, inkl. Vergaser, Dichtungen, Ansaugschalldämpfer (ausser evtl. Halterungen),
- die Abgasanlage inkl. Kollektor (ausser Auspuffhalter und evtl. Temperatursensor).

13. OPTION D'ACHAT DES MOTEURS

Les moteurs complets des trois personnes placées sur le podium (places 1–3 selon la liste provisoire des résultats) des catégories Super Mini et X30 Challenge Switzerland devront être mis à disposition pour vente après la dernière course de la manifestation correspondante dans la catégorie Super Mini au prix de vente officiel du fabricant (prix neuf), dans la catégorie X30 Challenge Switzerland au prix de vente officiel du fabricant (prix neuf) plus (+) CHF 300.00.

Avec la conclusion du contrat d'inscription, les participants à la manifestation déclarent accepter l'option d'achat selon cet article. Un refus constitue une infraction au règlement qui sera sanctionnée.

Les personnes en droit d'acheter un moteur sont exclusivement des concurrents de la catégorie Mini/Super Mini et X30 Challenge Switzerland de la manifestation correspondante, 1 moteur au maximum pouvant être acquis par concurrent/équipe. En outre, et sans préjudice d'autres demandes d'achat, Auto Sport Suisse dispose via les commissaires sportifs sur place d'un droit de préemption que l'association peut faire valoir dans le délai ci-après :

- A) Le moteur complet (voir définition ci-après) des 3 personnes les mieux placées est mis en sécurité par les commissaires techniques après la course.
- B) Les personnes s'intéressant à un achat doivent annoncer aux commissaires sportifs par écrit (papier libre) leur souhait d'achat (avec indication du numéro de départ correspondant) jusqu'à 10 minutes au maximum après l'affichage de la liste provisoire des résultats. Une fois que ce délai est échu, l'option d'achat est caduque.
- C) Une fois que le délai susmentionné est écoulé, les commissaires sportifs mettent l'acheteur et le vendeur en contact et les informent des démarches ultérieures. Lorsque plusieurs personnes s'intéressent à un même moteur, on tirera l'acheteur au sort. Le tirage au sort sera organisé par les commissaires sportifs ; aucun recours n'est autorisé contre le résultat de ce tirage au sort.
- D) Après avoir déposé le prix de vente en espèces auprès des commissaires sportifs, un contrat de vente est établi par lequel le vendeur remettra à l'acheteur le moteur correspondant complet en présence d'un commissaire technique, une fois que l'examen technique subséquent sera terminé. Si, lors de l'examen technique subséquent, le moteur devait s'avérer non conforme au règlement, l'acheteur serait en droit de se retirer du contrat (selon contrat).
- E) Le vendeur reçoit des commissaires sportifs le prix de vente déposé contre présentation du contrat de vente entièrement signé.

Le moteur complet comporte :

- l'ensemble du moteur (sans la batterie, le support de batterie et le contacteur de démarrage),
- l'ensemble du système d'admission, y compris carburateur, joints, silencieux d'admission (sauf les éventuels supports),
- Le système d'échappement, collecteur y compris (sauf support d'échappement et éventuellement capteur de température).

ANHANG 1 / ANNEXE 1

MESSUNGEN UND TOLERANZEN

Zu Kontrollzwecken sind folgende Toleranzen zulässig:

Gesamt

Abmessungen	<25 mm	25-60 mm	>60 mm
Toleranz			
- Maschinen-bearbeitet: 0,5 mm	0,8 mm	1,5 mm	
- unbearbeitet, geschweißt oder Kunststoff:	1,0 mm	1,5 mm	3,0 mm

Motoren

Mittellinie der Pleuelstange

Gruppen 1, 2 & 4: 0,2 mm

Gruppe 3: 0,1 mm

Kolbenhub

Gruppen 1 und 2:

Motor zusammengebaut 0,2 mm

Kurbelwelle allein 0,1 mm

Gruppe 3:

Motor zusammengebaut 0,1 mm

Kolben, Kurbelwelle, Pleuelstange, Membrangehäuse und Ausgleichswelle:

Abmessungen <25 mm / 25-60 mm / 60-100 mm / >100 mm

Toleranz 0,5 mm 0,8 mm 1 mm 1,5 mm

OK Power Valve, siehe TZ n° 2.8.

Andernfalls müssen die Gesamtabmessungen verwendet werden.

Homologierte Getriebeübersetzungen

Die Übersetzungsverhältnisse müssen mit einer Gradscheibe (Mindestdurchmesser 200 mm) oder einem digitalen Encoder kontrolliert werden.

Der nach drei Motorumdrehungen ermittelte Wert muss $\pm 3^\circ$ betragen.

Auspuffanlagen

KZ/KZ2: 1 mm.

OK, siehe TZ n° 2.9.

OK-Junior, siehe TZ Nr. 2.70.

Mini, siehe TZ Nr.3.6.

Analoge Zündanlage

$\pm 2^\circ$, Maßeinheiten gemäß Artikel 2.19.

Messungen ohne Toleranz

Zu jeder Zeit und unter allen Bedingungen:

- der Hubraum;
- der Venturi-Durchmesser;
- Gewichtsmessungen (Masse);
- das Brennraumvolumen;
- der Geräuschgrenzwert; und
- einen etwaigen Mindest- oder Höchstwert.

MESURES ET TOLÉRANCES

Aux fins des contrôles, les tolérances suivantes sont admises :

Hors-tout

Dimensions	<25 mm	25-60 mm	>60 mm
Tolérance			
- fabriqué :	0,5 mm	0,8 mm	1,5 mm
- brut, soudé ou en plastique:	1,0 mm	1,5 mm	3,0 mm

Moteurs

Axe de la bielle

Groupes 1, 2 et 4: 0,2 mm

Groupe 3: 0,1 mm

Course du piston

Groupes 1 et 2

Moteur monté 0,2 mm

Vilebrequin seul 0,1 mm

Groupe 3:

Moteur monté 0,1 mm

Piston, vilebrequin, bielle, boîte à clapets et arbre d'équilibrage:

Dimensions : <25 mm / 25-60 mm / 60-100mm / >100 mm

Tolérance : 0,5 mm 0,8 mm 1 mm 1,5 mm

Soupape de puissance OK, voir DT n° 2.8.

Dans les autres cas, les dimensions hors-tout doivent être utilisées.

Rapports de boîte de vitesses homologués

Les rapports doivent être contrôlés à l'aide d'un disque gradué (diamètre minimum de 200 mm) ou d'un codeur numérique.

La valeur obtenue après trois rotations du moteur doit être de $\pm 3^\circ$.

Échappements

KZ/KZ2 : 1 mm.

OK, voir DT n° 2.9.

OK-Junior, voir DT n° 2.10.

Mini, voir DT n° 3.6.

Système d'allumage analogique

$\pm 2^\circ$, unités de mesure selon l'Article 2.19.

Mesures sans tolérance

À tout moment et quelles que soient les conditions :

- la cylindrée ;
- le diamètre du Venturi du carburateur ;
- la mesure de la masse ;
- le volume de la chambre de combustion ;
- la limite de bruit ; et
- toute valeur minimum et maximum.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Anhang 1.a Gewichtsmessung

Es gilt die folgende Regelung:

Anhang 1.b Standort der Waage

Die Waage muss auf festem Untergrund und möglichst waagrecht aufgestellt werden. Der Standort ist so zu wählen, dass ein geordneter Ablauf der Wägung gewährleistet ist. Der Zutritt zur Waage bzw. zur unmittelbaren Umgebung muss für unbefugte Personen (Zuschauer usw.) durch Absperrungen verhindert werden. Das Aufstellen der Waage im Fahrerlager ist zu vermeiden. Nach erfolgter Inspektion durch den TK darf die Waage während der ganzen Dauer der Veranstaltung nicht mehr verschoben werden.

Anhang 1.c Messgeräte

Es sind vorzugsweise Zeigerwaagen oder Waagen mit Digitalanzeige zu verwenden. Skalenteilung oder Ziffernschritt: 100 Gramm.

Anhang 1.d Justierung

Es sind nur geprüfte Waagen zu verwenden. Die Waage muss vor Beginn der Fahrzeugabnahme durch den TK kontrolliert und justiert werden. Die Justierung muss mit 5 bis 150 kg Kontrollgewicht durchgeführt werden. Die Kontrollgewichte müssen während der ganzen Veranstaltung bei der Waage deponiert sein.

Anhang 1.e Anzahl der Wägungen

Über die Anzahl der Wägungen entscheidet der TK.

Anhang 1.f Toleranz

Die zu kontrollierenden Gewichte sind absolute Mindestgewichte, ohne Toleranz.

Anhang 1.g Verfahren

Bei Untergewicht wird der Fahrer für den betreffenden Rennlauf ausgeschlossen. Das Kontrollergebnis kann nicht angefochten werden.

Prescriptions générales ASS

Annexe 1.a Mesure de la masse

La réglementation suivante est applicable :

Annexe 1.b Emplacement de la balance

La balance doit être installée sur un sol dur et si possible horizontal. L'emplacement sera choisi de telle sorte que la pesée puisse se dérouler dans un ordre précis. Il y a lieu de barrer l'accès à la balance ou à son environnement immédiat aux personnes non autorisées (spectateurs, etc.). On évitera d'installer la balance dans le parc des coureurs. Une fois l'inspection des commissaires techniques terminée, la balance ne devra plus être déplacée au cours de la manifestation.

Annexe 1.c Appareils de mesure

On privilégiera l'utilisation de balances à affichage analogique ou numérique. Précision requise : à 100 grammes près.

Annexe 1.d Mise au point

Seule une balance contrôlée doit être utilisée. La balance doit être contrôlée et mise au point avant le début de la réception des véhicules par le commissaire technique. La mise au point doit être effectuée au moyen de la masse de contrôle allant de 5 à 150 kg. Les poids de contrôle doivent se trouver durant toute la manifestation à proximité de la balance.

Annexe 1.e Nombre de pesées

Le commissaire technique décide du nombre de pesées.

Annexe 1.f Tolérance

Les masses à contrôler sont des poids minimums absolus, sans tolérance.

Annexe 1.g Procédure

En cas de poids insuffisant, le pilote est éliminé de la manche en question. Le résultat du contrôle ne peut pas être contesté.

ANHANG 2 / ANNEXE 2

BRENNRAUMVOLUMEN

- In KZ2 darf das Volumen, gemessen abzüglich des Volumens des «plug insert» (2 cm³), nicht kleiner als 11 cm³ sein.
- In OK Junior darf das Volumen, gemessen abzüglich des Volumens des «plug insert» (2 cm³), nicht kleiner als 12 cm³ sein.
- In OK darf das Volumen, gemessen abzüglich des Volumens des «plug insert» (2 cm³), nicht kleiner als 9 cm³ sein.
- In Mini darf das Volumen, gemessen abzüglich des Volumens des «plug insert» (2 cm³), nicht kleiner als 4,8 cm³ sein.

ALLGEMEINE METHODE ZUR MESSUNG DES BRENNRAUMVOLUMENS

- * Motor vom Chassis abbauen.
- * Motor auf Umgebungstemperatur abkühlen lassen.
- * Zylinderkopf ausbauen lassen, um den Überlauf der Kerze zu kontrollieren.
- * Zündkerze ausbauen lassen (Prüfen der Seite: 18,5 mm)
- * Einschrauben des Messeinsatzes in die Kerzenbohrung (der am Zylinderkopf befestigte Messeinsatz darf nicht über den oberen Teil des Brennraums hinausragen. Er muss identisch mit der 18,5mm langen Zündkerze am Zylinderkopf befestigt werden).
- * Den oberen Teil des Kolbens und die Peripherie des Zylinders mittels Fett wasserdicht machen.
- * Den Kolben auf OT bringen und die Kurbelwelle arretieren.
- * Überschüssiges Fett vorsichtig entfernen.
- * Den Zylinderkopf mit dem vom Hersteller empfohlenen Anzugsdrehmoment wieder montieren.
- * Füllen des Verbrennungsraumes mit Prüfflüssigkeit (Dexron VI Öl) unter Verwendung einer Laborbürette (mechanisch oder elektronisch), bis zum obersten Teil der Messeinsatz-Oberkante (Benetzung der Fläche des Messeinsatzes)

ALTERNATIVE MESSMETHODE DES BRENNRAUMVOLUMENS

- * Motor vom Chassis abbauen.
- * Motor auf Umgebungstemperatur abkühlen lassen.
- * Zündkerze ausbauen lassen (Prüfen der Seite: 18,5 mm)
- * Einschrauben des Messeinsatzes in die Kerzenbohrung (der am Zylinderkopf befestigte Messeinsatz darf nicht über den oberen Teil des Brennraums hinausragen. Er muss identisch mit der 18,5mm langen Zündkerze am Zylinderkopf befestigt werden).
- * Den Kolben auf OT bringen und die Kurbelwelle arretieren.
- * Füllen des Verbrennungsraumes mit Prüfflüssigkeit (Dexron VI Öl) unter Verwendung einer Laborbürette (mechanisch oder elektronisch), bis zum obersten Teil der Messeinsatz-Oberkante (Benetzung der Fläche des Messeinsatzes).
- * Im Falle einer Abweichung des gemessenen Brennraumvolumens, müssen alle Spuren des Öls der 1. Kontrolle entfernt werden. Die komplette Messung gemäß der „Allgemeinen Messmethode für den Brennraum“ Anhang 1 muss wiederholt werden

VOLUME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION

- En KZ2, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 11 cm³.
- En OK Junior, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 12 cm³.
- En OK, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 9 cm³.
- En Mini, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 4,8 cm³.

MÉTHODE GÉNÉRALE POUR LA MESURE DU VOLUME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION

- * Démontez le moteur du châssis.
- * Attendez que le moteur soit à la température ambiante.
- * Faire démonter la culasse pour contrôler le dépassement de la bougie.
- * Faire démonter la bougie (contrôler la cote de 18,5 mm).
- * Visser le «plug insert» à la place de la bougie (le «plug insert» serré sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Il doit être fixé dans la culasse de façon identique à la bougie de 18,5mm de long).
- * Rendre étanche à l'aide de graisse la partie supérieure du piston et la périphérie du cylindre.
- * Mettre le piston au point mort haut et bloquer le vilebrequin.
- * Essuyer soigneusement l'excédent de graisse.
- * Faire reposer la culasse et la serrer au couple préconisé par le Constructeur.
- * À l'aide de la burette de laboratoire graduée (mécanique ou électronique), remplir la chambre de combustion (avec de l'huile de type DEXTRON VI) jusqu'au ras du bord supérieur du «plug insert» (mouillage du plan de joint).

MÉTHODE ALTERNATIVE POUR LA MESURE DU VOLUME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION

- * Démontez le moteur du châssis.
- * Attendez que le moteur soit à la température ambiante.
- * Faire démonter la bougie (contrôler la cote de 18,5 mm).
- * Visser le «plug insert» à la place de la bougie (le «plug insert» serré sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Il doit être fixé dans la culasse de façon identique à la bougie de 18,5mm de long).
- * Mettre le piston au point mort haut et bloquer le vilebrequin.
- * À l'aide de la burette de laboratoire graduée (mécanique ou électronique), remplir la chambre de combustion (avec de l'huile de type DEXTRON VI) jusqu'au ras du bord supérieur du «plug insert» (mouillage du plan de joint).
- * En cas de divergence de la valeur mesurée, toute trace d'huile utilisée lors du 1er contrôle doit être retirée. La procédure doit être effectuée dans son intégralité conformément à la «Méthode générale» de l'Annexe N°1.

ANHANG 3 / ANNEXE 3

MESSUNG DES ÖFFNUNGSWINKELS

Allgemeine Methode zur Messung der Öffnungswinkel

3.1 Gruppen 1 und 2

Um eine ausreichend genaue Messung durchführen zu können muss der „Öffnungswinkelkeil“, ein 5 mm breiter und 0,20 mm dicker Keil (siehe TZ Nr. 1.4) verwendet werden, um den Anfang und das Ende der Messung festzulegen.

Dieser Keil wird an der Sehnenachse jeden Kanals zwischen der Kante des oberen Teils des Kolben-rings oder des Kolbens und das Ende der Messung festzulegen.

Die Position, in welcher der Keil verspannt wird, um die Messung des größten Winkels zu ermöglichen, definiert den Anfang und das Ende der Winkelmessung.

Der Keil kann für die Überprüfung durch die Innenseite des Zylinders oder durch den zu überprüfenden Auslasskanal in Position gebracht werden. Es ist nicht erforderlich, dass der Keil in horizontaler oder vertikaler Stellung positioniert wird.

Die Ablesung erfolgt über eine Digitalanzeige, wobei das Messgerät über einen Encoder oder eine Gradscheibe mit einem Mindestdurchmesser von 200 mm betrieben wird.

3.2 Gruppe 3

Um eine ausreichend genaue Messung durchführen zu können muss der „Öffnungswinkelkeil“, ein 5 mm breiter und 0,20 mm dicker Keil (siehe TZ Nr.1.4) verwendet werden, um den Anfang und das Ende der Messung festzulegen.

Auslass: Der „Öffnungswinkelkeil“ kann für die Überprüfung durch die Innenseite des Zylinders oder durch den zu überprüfenden Auslasskanal in Position gebracht werden. Er muss in einem Winkel von etwa 45° positioniert werden und darf die Zylinderlaufbuchse nicht berühren.

Einlass: Der „Öffnungswinkelkeil“ wird von der Außenseite des Einlasskanals aus in Position gebracht. Die Stelle, an der die Kante des unteren Teils des Kolbens (Kolbenschaft) mit dem flachen Teil der Zylinderlaufbuchse zusammentrifft, gilt als Anfang und Ende der Messung.

Die Ablesung erfolgt über eine Digitalanzeige, wobei das Messgerät über einen Encoder oder eine Gradscheibe mit einem Mindestdurchmesser von 200 mm betrieben wird.

MESURE DES ANGLES D'OUVERTURE

Méthode générale de mesure des angles d'ouverture

3.1 Groupes 1 et 2

Afin de rendre la mesure plus précise, la «cale d'angle d'ouverture», une cale de 5 mm de large et de 0,20 mm d'épaisseur (voir DT n° 1.4), doit être utilisée pour établir le début et la fin de la mesure.

Cette cale est saisie au niveau de l'axe de la corde de chaque orifice, entre le bord de la partie supérieure du segment de piston ou du piston et son intersection avec le bord de l'orifice d'admission ou d'échappement.

On considère comme début et fin de la mesure la position par laquelle la saisie de la cale permet de mesurer le plus grand angle possible.

Cette cale peut être mise en place par l'intérieur du cylindre ou par l'orifice d'échappement à contrôler. Il n'est pas obligatoire que la cale soit placée en position horizontale ou verticale.

La lecture s'effectue à l'aide d'un affichage numérique, le dispositif de mesure étant actionné par un codeur ou un disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm.

3.2 Groupe 3

Afin de rendre la mesure plus précise, la «cale d'angle d'ouverture», une cale de 5 mm de large et de 0,20 mm d'épaisseur (voir DT n° 1.4), doit être utilisée pour établir le début et la fin de la mesure.

Echappement : la «cale d'ouverture» peut être mise en place par l'intérieur du cylindre ou par l'orifice d'échappement à contrôler. Elle doit être positionnée à un angle d'environ 45 °, sans toucher la chemise du cylindre.

Admission : le «coin d'angle d'ouverture» est mis en position par l'extérieur de l'orifice d'admission. La position où le bord de la partie inférieure du piston (jupe du piston) rejoint la partie plate de la chemise du cylindre est considérée comme le début et la fin de la mesure.

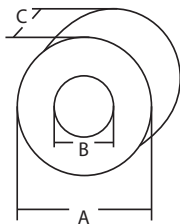
La lecture s'effectue à l'aide d'un affichage numérique, le dispositif de mesure étant actionné par un codeur ou un disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm.

**ANHANG 4 /
ANNEXE 4**

KONTROLLMAGNET FÜR STAHL

AIMANT DE CONTRÔLE POUR L'ACIER

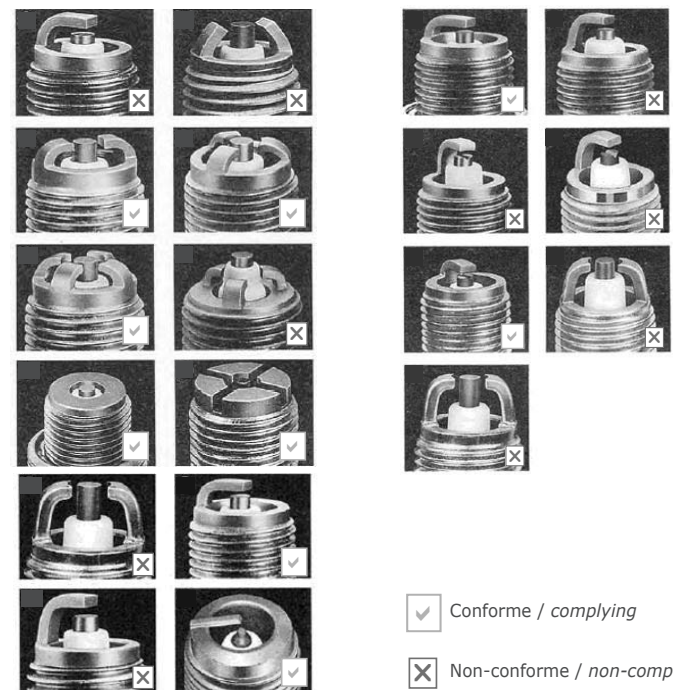
Dénomination Denomination	Abréviation Abbreviation	Unités Units	Valeurs Values	Tolérances Tolerances
Type			Wet SXP anisotrope	
Gradation			Ferrite Y30BH	
Dimension A		mm	72	+/- 1.44
Dimension B		mm	32	+/- 0.64
Dimension C		mm	10	+/- 0.1
Induction résiduelle Residual induction	Br	G (Gauss)	3900	+/- 100
Champ coercitif Coercivity	H _c	Oe (Oersted)	2900	+/- 100
Produit énergétique Energetic product	Bhmax	MGOe (méga Gauss Oersted)	3.6	+/- 0.2
Masse volumique Density	ρ	g/cm ³	4.9	
Masse Mass		g	149.1 min 171.4 max	



**ANHANG 5 /
ANNEXE 5**

KONFORME UND NICHT KONFORME ZÜNDKERZEN

BOUGIES CONFORMES ET NON-CONFORMES



- Conforme / complying
- Non-conforme / non-complying

ANHANG 6 / ANNEXE 6

KRAFTSTOFF, GEMISCHE UND SCHMIERMITTEL

Die im TR festgelegten Anforderungen sollen die Verwendung von Kraftstoffen gewährleisten, die überwiegend aus normalerweise in handelsüblichen Kraftstoffen vorkommenden Bestandteilen bestehen, und die Verwendung bestimmter leistungssteigernder chemischer Bestandteile soll untersagt werden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Anhang 6.a Kraftstoff gemäß der entsprechenden Sonderregelung

6.1 Spezifikationen des Kraftstoffs

Eigenschaften	Einheit	Min.	Max.	Kontrollmethode
RON		95	102	ASTM D 2699-86
MON		85	90	ASTM D 2700-86
Sauerstoff	% m/m	2.7		ASTM D 4815
Grundanalyse				
Stickstoff	% m/m	0.2		ASTM D 3228
Benzol	% v/v	1		EN 238
RVP	Kpa	90		ASTM D323
Blei	g/l	0.005		ASTM D 3237
Dichte (15°C)	kg/m ³	720	780	ASTM D 4052
Oxikationsfestigkeit	minuten	360		ASTM D 525
Abdampfrückstand	mg/100ml	5		EN 26246
Schwefel	mg/kg	150		EN-ISO/DIS14596

Eigenschaften des Kraftstoffs

Der Kraftstoff muss den oben genannten Spezifikationen entsprechen. Bei jeder Kontrollmethode ist der Messfehler in den oben genannten Mindest-/Höchstwerten berücksichtigt und wird nach der Kontrolle nicht mehr hinzugerechnet.

Die Gesamtmenge der einzelnen Kohlenwasserstoffkomponenten, die in Konzentrationen von weniger als 5% m/m vorhanden sind, muss mindestens 30% m/m des Kraftstoffs betragen. Die zu verwendende Kontrollmethode ist die Gaschromatographie. Die Einhaltung der Vorschriften für die Zusammensetzung wird auf folgender Grundlage berechnet: $A = 100 - B - C$, wobei:

- A ist die Gesamtkonzentration (in % m/m) der einzelnen Kohlenwasserstoffanteile, die in Konzentrationen von weniger als 5 % m/m vorhanden sind;

- B ist die Gesamtkonzentration (in % m/m) der im Kraftstoff vorhandenen sauerstoffhaltigen Komponenten; und
- C ist die Gesamtkonzentration (in % m/m) des individuell vorliegenden Kohlenwasserstoffs, bei einer Konzentration von mehr als 5 % m/m.

Die einzig zulässigen sauerstoffhaltigen Bestandteile sind:

Methanol (MeOH)
Ethanol (EtOH)
Isopropylalkohol (IPA)
Isobutylalkohol (IBA)
Tertio Butyl Ether (MTBE)
Tertio Amyl Methyl Ether (TAME)
Diisopropylether (DIPE)

CARBURANT, MÉLANGES ET LUBRIFIANTS

Les exigences spécifiées dans le RT visent à garantir l'utilisation de carburants constitués principalement de composés normalement présents dans les carburants commerciaux, et à interdire l'utilisation de composés chimiques spécifiques destinés à augmenter la puissance.

Prescriptions générales ASS

Annexe 6.a Carburant selon règlement particulier correspondant

6.1 Spécifications du carburant

Propriété	Unité	Min.	Max.	Méthode de contrôle
RON		95	102	ASTM D 2699-86
MON		85	90	ASTM D 2700-86
Oxygène	% m/m	2.7		ASTM D 4815
Analyse élémentaire				
Azote	% m/m	0.2		ASTM D 3228
Benzène	% v/v	1		EN 238
RVP	Kpa	90		ASTM D323
Plomb	g/l	0.005		ASTM D 3237
Densité (15°C)	kg/m ³	720	780	ASTM D 4052
Stabilité à l'oxydation	minutes	360		ASTM D 525
Gommes actuelles	mg/100ml	5		EN 26246
Soufre	mg/kg	150		EN-ISO/DIS14596

Caractéristiques du carburant

Le carburant doit être conforme aux spécifications indiquées ci-dessus. Dans chaque méthode de contrôle, l'erreur de mesure est incluse dans les valeurs minimums/maximums indiquées ci-dessus et n'est pas ajoutée après le test.

La quantité totale des différents composants hydrocarbonés présents à des concentrations inférieures à 5% m/m doit représenter au moins 30% m/m du carburant. La méthode de contrôle à utiliser est la chromatographie en phase gazeuse. La conformité aux règles de composition est calculée sur la base suivante : $A = 100 - B - C$, où :

- A est la concentration totale (en % m/m) en hydrocarbures individuels présents à des concentrations inférieures à 5% m/m ;

- B est la concentration totale (en % m/m) en composés oxygénés présents dans le carburant ; et

- C est la concentration totale (en % m/m) en hydrocarbures individuels présents à des concentrations supérieures à 5% m/m.

Les seuls composés oxygénés autorisés sont :

Méthanol (MeOH)
Éthanol (EtOH)
Alcool isopropylique
Alcool isobutylique
Éther éthylique tertio-butylique
Tertio-amylméthyléther
Éther di-isopropylique

N-Propanol (NPA)
Tertio Butanol (TBA)
n-Butanol (NBA)
Sekundar-Butanol (SBA).

Anteile, die in irgendeinem der vorgenannten sauerstoffhaltigen Verbindungen normalerweise als Verunreinigung vorkommen, sind in Konzentrationen von unter 0,8% in der Kraftstoff-Gesamtprobe zulässig.

Manganhaltige Zusätze sind nicht erlaubt.

Der oben genannte Kraftstoff muss der Europäischen Rahmenrichtlinie entsprechen, in der allgemeine Grundsätze für das Sicherheits- und Gesundheitsmanagement festgelegt sind.

6.2 Gemische für 1-Takt-Motoren

Der Kraftstoff wird mit einem CIK-FIA anerkannten, handelsüblichen 2-Takt Schmierstoff gemischt.

Eine Veränderung der Zusammensetzung des Basis-Kraftstoffs durch Hinzufügung von irgendwelchen Komponenten ist verboten. Diese Einschränkung gilt auch für den Schmierstoff, der bei Zusetzen die Zusammensetzung des Kraftstoffanteils nicht verändern darf. Weiterhin darf der Schmierstoff keinerlei Nitro-Verbindungen, Peroxyde oder andere leistungssteigernde Zusätze enthalten.

Für 2-Takt Mischungen gelten die nachfolgenden Toleranzen für die Kraftstoff-Überprüfung:

- Dichte bei 15°C: + 0,025 g/ml
- Destillationsrückstände: Keine Überprüfung.

Dielectric-Test (durchgeführt mit dem DT 15 Ray Godman Gerat):

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Anhang 6.2.a: Verwendung gleichwertiges Gerät erlaubt
In Bezug auf den Dielectric-Wert des Kraftstoffs ohne Schmiermittel darf die Hinzufügung des Schmiermittels keine Erhöhung von mehr als 40 Einheiten bewirken.

6.3 Eigenschaften des Schmiermittels

Das Schmiermittel darf in keiner Weise zu einer Verbesserung der Kraftstoffleistung beitragen.

Aus diesem Grund wurden für die nachfolgenden Punkte Einschränkungen eingeführt:

- Destillation: destilliert bei 250°C: max. 10% gemäß simulierter Destillation (Gaschromatographie)
- Fehlen von Antiklopfmittel (Blei, Mangan, Eisen): max. 10 mg/kg
- ROZ und MOZ: max. 1,3 Punkte Differenz zur ursprünglichen Oktanzahl einer Mischung von 8 Vol. % von Schmiermittel in einem Super bleifreien Kraftstoff (Vergleich mit den ursprünglichen Werten des Kraftstoffs ohne das Schmiermittel).

Zulassung des Schmiermittels

Vor der Verwendung bei einer Veranstaltung muss das Schmiermittel von der CIK-FIA für das betreffende Jahr zugelassen sein. Eine 1-Liter-Probe muss dem CIK-FIA-anerkannten Testinstitut rechtzeitig eingereicht werden, um die Übereinstimmung mit den in vorstehendem Artikel 6.3 aufgeführten Eigenschaften zu überprüfen.

Wenn das Schmiermittel mit den festgelegten Bestimmungen übereinstimmt, werden sein spezifisches Gewicht und der DT15 GODMAN Wert festgehalten

Alcool n-propylique
Alcool tertio-butylique
Alcool n-butylique
Alcool butylique secondaire

Les composés trouvés normalement à l'état d'impuretés dans l'un ou l'autre des composés oxygénés ci-dessus sont autorisés à des concentrations inférieures à 0,8% m/m de l'échantillon total de carburant.

Les additifs à base de manganèse ne sont pas autorisés.

Le carburant ci-dessus doit être conforme à la Directive-Cadre Européenne qui établit les principes généraux de gestion de la sécurité et de la santé.

6.2 Mélange utilisé dans les moteurs à deux temps

Le carburant est mélangé à un lubrifiant à deux temps disponible dans le commerce et approuvé par la CIK-FIA.

La modification de la composition de base du carburant par l'ajout de tout composé n'est pas autorisée. Cette restriction s'applique également au lubrifiant, qui ne doit pas modifier la composition de la fraction du carburant lorsqu'il est ajouté à celui-ci. En outre, le lubrifiant ne doit pas contenir de composés nitrés, de peroxydes ou d'autres additifs susceptibles d'augmenter la puissance du moteur.

Pour les mélanges à deux temps, les tolérances suivantes de mesure du carburant sont autorisées :

- densité à 15 °C : + 0,025 g/ml ;
- résidu de distillation : non contrôlé.

Test diélectrique (mesuré avec l'appareil DT15 Ray Godman

Prescriptions générales ASS

Annexe 6.2.a : Utilisation appareil équivalent autorisé
Par rapport à la valeur diélectrique du carburant sans lubrifiant, l'ajout du lubrifiant ne doit pas augmenter cette valeur de plus de 40 unités.

6.3 Caractéristiques du lubrifiant

Le lubrifiant ne doit en aucun cas contribuer à l'amélioration des performances du carburant.

Pour cette raison, certaines limites ont été fixées pour les critères suivants :

- distillation : distillé à 250 °C : 10% maximum selon la chromatographie en phase gazeuse par distillation simulée ;
- absence d'agents antidétonants (plomb, manganèse, fer) : 10 mg/kg maximum ;
- RON et MON : différence maximum de 1,3 point avec les indices d'octane d'origine d'un mélange de 8% en volume de lubrifiant dans un carburant super-premium sans plomb (comparaison avec les valeurs d'origine du carburant sans le lubrifiant).

Agrément du lubrifiant

Avant son utilisation dans l'épreuve, le lubrifiant doit être agréé par la CIK-FIA pour l'année en cours. Un échantillon de 1 litre doit être fourni en temps utile au laboratoire désigné par la CIK-FIA pour contrôler la conformité aux caractéristiques indiquées à l'Article 5.10.1 ci-dessus.

Si le lubrifiant s'avère conforme aux limites fixées, sa gravité spécifique et sa valeur DT15 Ray Godman sont enregistrées.

ANHANG 7 / ANNEXE 7

FIA KRAFTSTOFFTESTS FÜR KARTS

7.1 Tests auf Rennstrecken

Kraftstoffkonformitätstests werden auf Rennstrecken durchgeführt, um die folgenden Eigenschaften zu kontrollieren:

- Dichte (ASTM D 4052 oder ASTM D 1298 Methode);
- Dielectric-Konstante (DT15 Ray Godman Gerät).

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Annex 7.1.a: Verwendung gleichwertiges Gerät erlaubt

Es müssen Standardisierungskurven erstellt werden, die die Werte der Dichte und der Dielectric-Konstante DT15 für verschiedene Mischungen (von 0 bis 10 % pro Prozent zugegebenes Öl) jedes von der CIK-FIA zugelassenen Schmiermittels, verdünnt in dem von der CIK-FIA zugelassenen Kraftstoff, angeben. Diese Standardisierungskurven werden als Referenz für die Rennstrecken verwendet.

Die für die Durchführung dieser beiden Prüfungen erforderlichen Geräte sowie die Betriebsart müssen vom Kraftstofflieferanten zur Verfügung gestellt werden.

Im Falle einer bestätigten oder vermuteten Anomalie bei einem der beiden oben genannten Tests (Dichte oder Dielectric-Konstante) wird der betroffene Fahrer nicht sofort ausgeschlossen. Er wird von den Sportkommissaren darüber informiert, dass eine Probe des betreffenden Kraftstoffs entnommen wird, um einen weiteren Test in einem Labor durchzuführen.

7.2 Labortests

Durchgeführte Analysen

Zusätzliche Tests von während einer Veranstaltung entnommenen Proben werden in einem Testinstitut durchgeführt. Die Kraftstoffproben werden den nachfolgenden Untersuchungen unterzogen:

- Dichte (ASTM D 4052 oder ASTM D 1298)
- Dielectric-Konstante (DT 15 Ray Godman Gerät)
- Bleigehalt (ASTM D 3237)
- Chromatographischer Abdruck (GC)

Die Übereinstimmung der entnommenen Kraftstoffprobe mit den ursprünglichen Kraftstoffeigenschaften wird durch den Vergleich der festgestellten Ergebnisse bewertet.

Verfahren für die Probeentnahme

Zu jeder Zeit und ohne Angabe von Gründen kann die CIK/FIA oder der ASN eine Kraftstoffprobe verlangen (drei verplombte 0,5-Liter-Proben), um in einem von ihnen ausgewählten Testinstitut weiter überprüfen zu lassen.

Im Allgemeinen wird die Probe aus dem Kraftstofftank des Bewerbers entnommen. Die CIK/FIA oder der ASN kann jedoch auch eine Probe aus den Behältern verlangen, in denen der Kraftstoff gelagert wird.

Jede Verweigerung einer Kraftstoff-Kontrolle führt zum Ausschluss des Bewerbers.

Die Probeentnahme erfolgt in Anwesenheit eines von der CIK/FIA benannten Offiziellen und dem Fahrer bzw. eines Vertreters des betreffenden Teams oder des betreffenden Bewerbers.

Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung müssen sich mindestens 1,5 Liter Kraftstoff im Tank befinden.

TESTS DE CARBURANT DU KARTING FIA

7.1 Tests sur les circuits

Des tests de conformité du carburant sont effectués sur les circuits afin de contrôler les propriétés suivantes :

- densité (méthode ASTM D 4052 ou ASTM D 1298) ;
- constante diélectrique (appareil DT15 Ray Godman

Prescriptions générales ASS

Annexe 7.1.a : Utilisation appareil équivalent autorisé

Des courbes d'étalonnage sont établies, donnant les valeurs de densité et de constante diélectrique DT15 pour différents pourcentages de lubrifiant (de 0 à 10%, par pour cent d'huile ajoutée) pour chaque lubrifiant agréé par la CIK-FIA, en dilution dans le carburant agréé par la CIK-FIA.

Ces courbes d'étalonnage sont utilisées comme références sur les circuits.

Les instruments nécessaires à la réalisation de ces deux tests, ainsi que le mode opérationnel, doivent être mis à disposition par le fournisseur de carburant.

En cas d'anomalie constatée ou supposée sur l'un des deux tests ci-dessus (densité ou constante diélectrique), le pilote concerné n'est pas exclu immédiatement. Il est informé par les Commissaires Sportifs qu'un échantillon du carburant concerné va être prélevé en vue d'un test complémentaire en laboratoire.

7.2 Tests en laboratoire

Analyses effectuées

Des tests supplémentaires sur les échantillons prélevés pendant l'épreuve sont effectués dans un laboratoire. Les échantillons de carburant sont soumis aux analyses suivantes :

- densité (ASTM D 4052 ou ASTM D 1298) ;
- constante diélectrique (appareil DT15 Ray Godman) ;
- teneur en plomb (ASTM D 3237) ;
- empreinte chromatographique (GC).

La conformité de l'échantillon de carburant prélevé avec les caractéristiques du carburant d'origine est évaluée en comparant les résultats enregistrés.

Procédure d'échantillonnage

À tout moment et sans avoir à fournir d'explication, la CIK-FIA ou l'ASN peut demander qu'un prélèvement de carburant soit effectué (trois échantillons scellés de 0,5 litre) pour des analyses complémentaires dans un laboratoire de son choix.

En règle générale, le prélèvement est effectué dans le réservoir du concurrent. La CIK-FIA peut toutefois demander qu'un prélèvement soit également réalisé dans le fût servant au stockage du carburant.

Toute opération de prélèvement refusée par le pilote entraîne son exclusion.

Le carburant doit être prélevé en présence d'un Officiel désigné par la CIK-FIA, du pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du concurrent concerné.

À tout moment, le volume de carburant dans le réservoir doit être d'au moins 1,5 litre.

Die Proben-Behälter müssen:

- sauber und aus robustem und dichtem Material sein und sie dürfen keine Reaktionen mit dem Kraftstoff bewirken,
- ein Fassungsvermögen von mindestens 0,56 Litern aufweisen, um gemäß der Gesetzgebung über die Lagerung von Flüssigkeiten wie Kraftstoff zu entsprechen (die Befüllung des Behälters mit lediglich bis zu 90 % seines Fassungsvermögens); und
- verplombbar sein.

Auf den Kraftstoffbehältern müssen die Veranstaltung, das Datum, der Name des Bewerbers, die Kartnummer und vorzugsweise die Probennummer auf einem Etikett angegeben werden. Der Fahrer oder ein Vertreter des betreffenden Teams oder Bewerbers muss das Etikett ebenfalls unterschreiben.

Durch die Unterschriften auf den Kraftstoffproben wird die Übereinstimmung mit den Verfahrensbestimmungen für die Probenentnahme anerkannt.

Jede Verweigerung der Unterschrift ohne Begründung führt zum Ausschluss des Bewerbers.

Die Proben werden nach ihrer Verplombung wie folgt aufgeteilt:

- eine Probe für den Veranstalter,
- eine Probe für den Bewerber, und
- eine Probe für das Testinstitut.

Weiterhin muss jeder Bewerber auf Anweisung der CIK-FIA:

- Angaben zur Bezugsquelle und zum Prozentsatz des während der Veranstaltung verwendeten Schmiermittels machen, und
- eine 0,5 Liter Probe seines Schmiermittels für eventuelle zusätzliche Tests zur Verfügung stellen.

Die Proben werden von der CIK-FIA entnommen. Der Kraftstofflieferant stellt die Behälter auf eigene Kosten zur Verfügung.

Der Kraftstofflieferant legt dem Obmann der Technischen Kommissare oder Technischen Delegierten ein detailliertes Formular mit den Eigenschaften des an die Teilnehmer verkauften Kraftstoffs vor.

Für von der CIK-FIA zugelassene Schmierstoffe muss der Wert der Dielektrizitätskonstante auf einem speziellen Formular angegeben werden, das im Sekretariat der CIK-FIA erhältlich ist. Jeder Verstoß hat den Ausschluss des Fahrers von der Veranstaltung zur Folge (gemäß den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes).

Les récipients d'échantillonnage doivent :

- être propres et fabriqués à l'aide d'un matériau robuste, non réactif au carburant et imperméable ;
- avoir une capacité totale d'au moins 0,56 litre afin de respecter la législation relative au stockage de liquides tels que l'essence (remplissage uniquement à 90% de la capacité totale) ; et
- être hermétiques.

L'identification de l'épreuve, la date, le nom du concurrent, le numéro du kart et, de préférence, le numéro de l'échantillon doivent être reportés sur les récipients d'échantillonnage au moyen d'une étiquette. Le pilote, ou un représentant de l'équipe ou du concurrent concerné, doit également signer l'étiquette.

La signature apposée sur l'échantillon de carburant atteste que la procédure d'échantillonnage a été respectée.

Le refus non motivé de signer l'étiquette entraîne l'exclusion du pilote.

Après avoir été scellés, les échantillons sont distribués comme suit :

- un échantillon pour l'organisateur ;
- un échantillon pour le concurrent ; et
- un échantillon pour le laboratoire.

De plus, sur demande de la CIK-FIA, un concurrent doit :

- donner les références et le pourcentage du lubrifiant utilisé lors de l'épreuve ; et
- fournir un échantillon de 0,5 litre de ce lubrifiant en vue de tests complémentaires.

Les échantillons sont prélevés par la CIK-FIA. Le fournisseur de carburant fournit les récipients d'échantillonnage à ses propres frais.

Le fournisseur de carburant soumet au Commissaire Technique en Chef ou au Délégué Technique un formulaire détaillé avec les caractéristiques du carburant vendu aux concurrents.

Pour les lubrifiants approuvés par la CIK-FIA, la valeur de la constante diélectrique doit être rapportée sur un formulaire spécifique disponible au secrétariat de la CIK-FIA.

Toute infraction entraîne l'exclusion du pilote de l'épreuve (conformément aux dispositions du Code Sportif International).

ANHANG 8 / ANNEXE 8

FIA GERAUSCHKONTROLLE FÜR KART

8.1 Messgeräte

Die Messgeräte, die PC-gestützt oder unabhängig sein können, müssen in der Lage sein, gleichzeitig vier Schallpegel zu messen.

Mikrofone

Für die Schalldruckmessung sind Halbzoll-Freifeldmikrofone nach IEC 651 (EN 60651, 61672) oder gleichwertige Mikrofone zu verwenden.

Erfassung der Daten

Die von den Mikrofonen kommenden Signale müssen gleichzeitig erfasst und vor der Analog-Digital-Wandlung mit einem Anti-Aliasing-Filter versehen werden.

Die Abtastrate darf nicht niedriger als 51.200 Hz sein.

Der Anti-Aliasing-Filter muss eine Amplitudenwelligkeit von weniger als 0,05 db und eine Phasenlinearität von weniger als $\pm 3,4^\circ$ im Durchlassbereich aufweisen.

Die Auflösung der Wandler darf nicht weniger als 24 Bit betragen.

Falls vorhanden, muss die AC-Kopplung eine Grenzfrequenz von weniger als 5 Hz haben.

Berechnung des Pegels

Die erfassten Daten müssen gemäß der A-Skala nach IEC 651 (EN 60651, EN 61672) oder gleichwertig gemessen werden. Die Bewertung wird durch ein geeignetes Zeitbereichsfilter erreicht. Die Verwendung anderer Methoden (z. B. gewichtetes Spektrum oder Rückwärtsprojektion) ist nicht zulässig, da sie zu erheblichen Ungenauigkeiten des momentanen Kurzzeitpegels führen.

Der RMS-Echtzeitwert, der für die Zwecke des TR verwendeten Signale wird mit einer exponentiellen Zeitkonstante von 50 ms berechnet. Für die Berechnung der Schalldruckpegel dürfen keine anderen Zeitkonstanten verwendet werden.

Anzeige

Auf dem Display der Messeinrichtung müssen die für die vier Kanäle berechneten Pegel in Pseudo-Echtzeit angezeigt werden. Das System muss auch in der Lage sein, die festgestellten Ereignisse anzuzeigen.

Die Speicher- und Datenübertragungseinrichtungen sind nicht Teil des TR. Sie müssen in der Lage sein, die für die Beurteilung des Schallpegels der Karts erforderlichen Daten zu liefern und zu übertragen.

Synchronisierung

Das System muss mit dem GPS-System oder NTP-Einrichtungen synchronisiert werden, um eine ordnungsgemäße Synchronisierung mit dem Zeitsystem zu gewährleisten.

Wetterbedingungen

Die Mikrofone müssen in geeigneter Weise vor Regen und Wind geschützt werden. Alle Geräteteile müssen innerhalb des vom Hersteller angegebenen Temperatur- und Feuchtigkeitsbereichs arbeiten.

CONTRÔLE DU BRUIT DU KARTING FIA

8.1 Équipement de mesure

L'équipement de mesure, qui peut être basé sur PC ou être autonome, doit être capable de mesurer simultanément quatre niveaux sonores.

Microphones

Pour les mesures de pression acoustique, il faut utiliser des microphones à champ libre d'un demi-pouce conformes à la norme IEC 651 (EN 60651, 61672) ou à une norme équivalente.

Acquisition de données

Les signaux provenant des microphones doivent être acquis simultanément et un filtre anti-repliement doit être utilisé avant la conversion analogique-numérique.

La fréquence d'échantillonnage ne doit pas être inférieure à 51'200 Hz.

Le filtre anti-repliement doit avoir une amplitude d'ondulation inférieure à 0,05 db et une linéarité de phase inférieure à $\pm 3,4^\circ$ dans la bande passante.

La résolution des convertisseurs ne doit pas être inférieure à 24 bits.

S'il est présent, le couplage AC doit avoir une fréquence de coupure inférieure à 5 Hz.

Calcul du niveau

Les données acquises doivent être mesurées selon l'échelle A telle que définie dans la norme IEC 651 (EN 60651, EN 61672) ou une norme équivalente. La pondération est obtenue par un filtre temporel approprié. L'utilisation d'autres méthodes (p.ex. spectre pondéré ou rétropolation) n'est pas autorisée car celles-ci donnent lieu à des inexactitudes importantes dans le niveau instantané à court terme.

La valeur efficace instantanée des signaux utilisés aux fins du RT est calculée avec une constante de temps exponentielle de 50 ms. Aucune autre constante de temps ne peut être utilisée pour les calculs des niveaux de pression acoustique.

Affichage

L'écran de l'équipement de mesure doit afficher, en temps pseudo-réel, les niveaux calculés pour les quatre canaux. Le système doit également être capable d'afficher les événements détectés.

Les moyens de stockage et de transmission de données ne font pas partie du RT. Ils doivent pouvoir fournir et transmettre les données nécessaires à l'évaluation du niveau sonore des karts.

Synchronisation

Le système doit être synchronisé avec le système GPS ou les installations NTP afin de garantir une synchronisation correcte avec le système de chronométrage.

Conditions météorologiques

Les microphones doivent être convenablement protégés de la pluie et du vent. Tous les éléments de l'instrumentation doivent fonctionner dans la plage de température et d'humidité indiquée par le fabricant.

8.2 Kalibrierung

Die Kalibrierung jeder Schallmesskette (von Ende zu Ende) muss zu Beginn der Arbeiten durchgeführt werden.

Die Kalibrierung muss mit einem 1-kHz-Kalibrator bei Nennpegeln von 94, 104 und 114 db erfolgen.

8.3 Positionierung der Mikrofone

Eine lineare Anordnung von vier Mikrofonen muss über der Strecke angebracht werden, wobei die Mikrofone nach unten gerichtet sein müssen. Die Höhe der Mikrofone muss $2,5 \pm 0,1$ m betragen. Die Mikrofone müssen in gleichen Abständen auf einer horizontalen Ebene angeordnet sein, um die gesamte Breite der Strecke abzudecken.

Die Installation kann an jeder beliebigen Stelle der Strecke erfolgen, nachdem die CIK-FIA oder der Veranstalter die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt hat.

8.4 Ereigniserkennung

Ereignis

Für die Zwecke der TR wird ein Ereignis als ein akustisches Phänomen definiert, dessen Pegel mindestens 5 db(A) höher ist als der vorhergehende und der nachfolgende Pegel und dessen Dauer mit der Vorbeifahrt eines Karts an dem Messabschnitt der Strecke vereinbar ist.

Umfangreiche Experimente der CIK-FIA haben gezeigt, dass die effizienteste Methode zur Erkennung von Ereignissen darin besteht, die im Verfahren beschriebenen Berechnungen als „Pegelberechnung“ für jedes Mikrofon durchzuführen.

Pegel

Da die vier Mikrofone aufgrund ihrer unterschiedlichen Positionen gleichzeitig dasselbe Ereignis mit unterschiedlichen Amplituden messen, ist der dem spezifischen Ereignis zugeordnete Pegel das Maximum der vier von den vier Mikrofonen während des Ereignisses gemessenen Pegel. Da der Maximalpegel auftritt, wenn sich das Kart unter den Mikrofonen befindet, wird der Dopplereffekt als vernachlässigbar angesehen und als Teil des Kartgeräuschs im Sinne des TR betrachtet. Sollte ein Mikrofon während einer Fahrt ausfallen, werden seine Daten aus der Auswertung entfernt.

Zeitpunkt des Ereignisses

Der „Zeitpunkt des Ereignisses“ ist definiert als der Zeitpunkt, der dem Auftreten des Höchstpegels innerhalb des Ereignisses entspricht. Der Zeitpunkt des Ereignisses hat den ausschließlichen Zweck, das Ereignis dem Kart zuzuordnen, das es ausgelöst hat.

8.5 Schnittstelle zur Zeitmessung

Die Mikrofone erfassen die vom Akustiksystem gesendeten Schallpegel und ordnen sie den Karts entsprechend dem Zeitsystem und dem Zeitpunkt der Aufzeichnung des Ereignisses zu.

Die von den Mikrofonen aufgezeichneten Messungen werden als ungenau angesehen und daher verworfen, wenn:

- das Zeitsystem die Anwesenheit mehrerer Karts im Bereich der Mikrofone feststellt; und/oder
- zwei aufeinanderfolgende Ereignisse innerhalb eines Zeitintervalls von weniger als 500 ms auftreten.

8.2 Étalonnage

L'étalonnage de chaque chaîne de mesure sonore (de bout en bout) doit être effectué au début des opérations.

L'étalonnage est réalisé avec un étalonneur de 1 kHz et à des niveaux nominaux de 94, 104 et 114 db.

8.3 Positionnement des microphones

Un réseau linéaire de quatre microphones doit être placé au-dessus de la piste, les microphones étant orientés vers le bas. La hauteur des microphones doit être de $2,5 \pm 0,1$ m. Ils doivent être espacés également sur un plan horizontal afin de couvrir toute la largeur de la piste.

L'installation peut être mise en place à tout endroit de la piste, après examen par la CIK-FIA ou l'organisateur des conditions locales.

8.4 Détection d'événements

Événement

Aux fins du RT, un événement est défini comme un phénomène acoustique dont le niveau est supérieur d'au moins 5 db(A) aux niveaux précédents et suivants et dont la durée est compatible avec le passage d'un kart sur la section de mesure de la piste.

L'expérimentation approfondie de la CIK-FIA a montré que la manière la plus efficace de détecter les événements est d'effectuer les calculs décrits dans la procédure comme un «calcul de niveau» pour chaque microphone.

Niveau

Comme les quatre microphones mesurent simultanément le même événement avec des amplitudes différentes, en raison de leurs positions différentes, le niveau attribué à l'événement spécifique est le maximum des quatre niveaux mesurés par les quatre microphones pendant l'événement. Étant donné que le niveau maximum se produit lorsque le kart est sous les microphones, l'effet Doppler est considéré comme négligeable et fait partie du bruit du kart selon le RT. Si un microphone subit une défaillance pendant une séance, ses données sont retirées du traitement.

Moment de l'événement

Le «moment de l'événement» est défini comme le moment correspondant à l'apparition du niveau maximum lors de l'événement. Le moment de l'événement a pour seul but d'associer l'événement au kart qui l'a généré.

8.5 Interface avec le chronométrage

Des microphones acquièrent les niveaux sonores envoyés par le système acoustique et les associent aux karts en fonction du système de chronométrage et l'heure à laquelle l'événement est enregistré.

Les mesures enregistrées par les microphones sont considérées comme inexactes, et donc rejetées, si :

- le système de chronométrage reconnaît la présence de plusieurs karts dans la zone des microphones ; et/ou
- deux événements consécutifs se produisent dans un intervalle de temps inférieur à 500 ms.

8.6 Datenverarbeitung

Um den Schallpegel zu ermitteln, der einem Kart während einer bestimmten Fahrt zugewiesen wird, muss der unten beschriebene Prozess befolgt werden.

Für jedes Kart sammelt das Messsystem eine Reihe von n zugehörigen gültigen Pegeln (Li), wenn die Karts während einer Session fahren.

Die n Li-Werte, die für jedes Kart erfasst werden, werden arithmetisch gemittelt.

Die maximalen (M) und minimalen (m) Pegel werden aus der Pegelreihe extrahiert und ihre Differenz (D) wird berechnet.

Durchschnitt {dB(A)} Li

L 1

Maximum {dB(A)} M=Max n L2, ..., Ln

Minimum {dB(A)} m=Min {L1, L2, ..., Ln}

D=M-m

Je nach D können zwei Fälle auftreten:

- wenn D kleiner oder gleich 1 db(A) ist, ist der Schallpegel des Karts der auf das untere halbe Dezibel abgerundete Mittelwert (z. B. 104,6 wird auf 104,5 und 104,4 auf 104 gerundet); oder
- wenn D größer als 1 db(A) ist, wird der Wert mit der größten absoluten Differenz zum Mittelwert aus dem Verzeichnis entfernt, und der Vorgang wird so oft neu gestartet, bis die erste Bedingung erfüllt ist.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Anhang 8.a: Die gemäss regionaler oder nationaler Methoden durchgeführten Messungen sind massgebend.

8.6 Traitement de données

Afin d'évaluer le niveau sonore attribué à un kart pendant une session donnée, le processus décrit ci-dessous doit être suivi.

Pour chaque kart, le système de mesure recueille une série de n niveaux valides associés (Li) lorsque les karts roulent pendant une session.

La moyenne des n niveaux de Li recueillis pour chaque kart est calculée de manière arithmétique.

Les niveaux maximum (M) et minimum (m) sont extraits de la série de niveaux et leur différence (D) est calculée.

Moyenne {dB(A)} Li

L 1

Maximum {dB(A)} M=Max n L2, ..., Ln

Minimum {dB(A)} m=Min {L1, L2, ..., Ln}

D=M-m

Deux cas peuvent se présenter selon D :

- si D est inférieur ou égal à 1 db(A), le niveau sonore du kart est la moyenne arrondie à la moitié inférieure du décibel (p.ex. 104,6 est arrondi à 104,5 et 104,4 à 104) ; où
- si D est supérieur à 1 db(A), la valeur présentant la plus grande différence absolue avec la moyenne est retirée de la série, et le processus est recommencé de manière récurrente jusqu'à ce que la première condition soit remplie.

Prescriptions générales ASS

Annexe 8.a : Les mesures faites selon les méthodes régional ou national font-fais.

**ANHANG 9 /
ANNEXE 9****VERTIKALER DRUCKTEST DER CIK-FIA FÜR DIE
FRONTSPOILER**

Homologierte Frontspoiler, welche am Kart bei internationalen Veranstaltungen verwendet werden, müssen den nachfolgend beschriebenen vertikalen Drucktest bestehen. Zu jedem Zeitpunkt und ohne jede weitere Erklärung kann die CIK-FIA oder der ASN anordnen, dass der am Kart des Bewerbers verbaute Frontspoiler einer technischen Nachuntersuchung in einem Labor unterzogen wird.

Wenn ein Bewerber sich weigert, den Frontspoiler den Offiziellen zu übergeben, wird er von der Veranstaltung ausgeschlossen.

Technische Nachuntersuchungen des Frontspoilers werden durchgeführt bei C.S.I (Dott.Ing. Francesco Ballabio, Viale Lombardia 20, ITA-20021 Bollate (MI), Tel.: +3902383301, Fax: 39023503940, Email: FrancescoBallabio@csi-spa.com).

Vertikale Drucktests werden durchgeführt, indem der Frontspoiler auf eine starre Befestigung montiert wird (siehe TD Nr. 2.4.0 und 2.4.1).

Ein Verfahren, um den Frontspoiler in negativer vertikaler Richtung zu belasten, muss zur Verfügung gestellt werden. Eine Platte mit den Maßen 200 x 450 mm, wie in TZ Nr. 8.2.0.a beschrieben, wird verwendet. Sie muss flach, starr und 10mm dick sein.

Eine Belastungskonfiguration wird durchgeführt, d.h. auf der Mittellinie des Frontspoilers.

Die Leistung des Frontspoilers wird insgesamt fünf Mal in Übereinstimmung mit vorstehender Methode getestet. Die durchschnittliche Spitzenlast muss 75% des in dem betreffenden Homologationsblatt definierten Wertes überschreiten, bei einer Versetzung von 30 mm und einer Geschwindigkeit von 100 mm/min.

**TEST DE POUSSÉE VERTICALE DU CARÉNAGE
AVANT CIK-FIA**

Les carénages avant homologués montés sur les karts lors d'épreuves internationales de karting doivent pouvoir passer le test de poussée verticale décrit ci-dessous.

La CIK-FIA ou l'ASN peut demander, à tout moment et sans avoir à fournir d'explication, que le carénage avant monté sur le kart d'un concurrent subisse un test post-épreuve dans un laboratoire.

Si le concurrent refuse de remettre le carénage avant aux Officiels, il est exclu de l'épreuve.

Les tests post-épreuve du carénage avant sont effectués par C.S.I. (Dott. Ing. Francesco BALLABIO, Viale Lombardia 20, ITA-20021 Bollate, tel +39 02 38 33 01, fax +39 02 350 39 40, courriel FrancescoBallabio@csi-spa.com).

Les tests de poussée verticale sont effectués en montant le carénage avant sur un support rigide (voir DT n° 2.4.0 et 2.4.1).

Une méthode permettant de charger le carénage avant dans une direction verticale négative doit être prévue.

On utilise une plaque de 200 x 450 mm, comme décrit dans le DT n° 8.2.0.a. Elle doit être plate, rigide et d'une épaisseur de 10 mm.

Une configuration de chargement est réalisée, à savoir sur la ligne centrale du carénage avant.

Les performances du carénage avant sont testées cinq fois au total selon la méthode décrite ci-dessus. La charge de pointe moyenne doit dépasser 75% de la valeur définie dans la FH correspondante, dans un déplacement de 30 mm à une vitesse de 100 mm/min.

**ANHANG 10 /
ANNEXE 10**

CIK-FIA-AUFKLEBER FÜR DIE HINTERACHSE

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Anhang 10.a: Nicht anwendbar in Schweizer Meisterschaften.

Informationen zu den Aufklebern für die Hinterachse
Die Aufkleber enthalten folgende Angaben: eine dreistellige Seriennummer, der ein herstellerepezifischer Buchstabe vorangestellt ist.

Die Abmessungen betragen 20 x 20 mm.

Anbringung der Aufkleber für die Hinterachse

Die Aufkleber müssen auf der rechten Seite des inneren Teils der Achse, 5 mm vom Ende entfernt, sicher und so angebracht werden, dass sie nicht entfernt werden können, ohne zerstört zu werden.

Verfahren für Hersteller zum Bezug von Hinterachsaufklebern
Hersteller, die Aufkleber erhalten möchten, müssen eine E-Mail mit den folgenden Informationen an die CIK-FIA (cik@fia.com) senden:

1. Typ der Hinterachse;
2. Anzahl der benötigten Aufkleber;
3. Name und Anschrift des Empfängers; und
4. Zahlungsnachweis (bestellte Aufkleber plus Versandkosten).

Bitte beachten Sie, dass die Hinterachsaufkleber in Rollen zu 250 Stück geliefert werden und dass der Stückpreis eines Aufklebers 3 € beträgt. Die Lieferzeit beträgt vier Wochen nach Erhalt des Zahlungsnachweises.

AUTOCOLLANTS D'ARBRE ARRIÈRE CIK-FIA

Prescriptions générales ASS

Annexe 10.a: Non applicable en championnat Suisse.

Informations sur les autocollants d'arbre arrière
Les autocollants portent les informations suivantes : numéro de série de trois chiffres, précédé d'une lettre propre à chaque fabricant.

Les dimensions sont 20 x 20 mm.

Positionnement des autocollants d'arbre arrière

Les autocollants doivent être apposés de manière sûre sur le côté droit de la partie intérieure de l'arbre, à 5 mm de l'extrémité, de telle sorte qu'ils ne puissent être retirés sans être détruits.

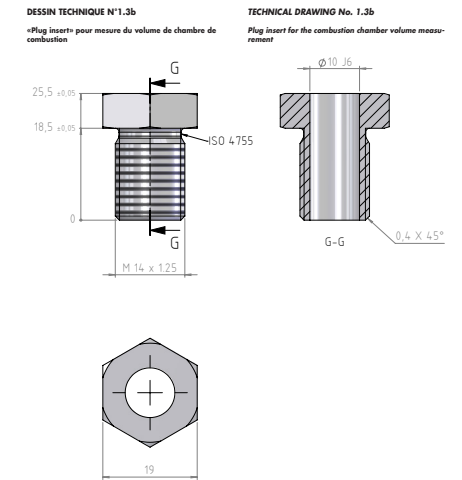
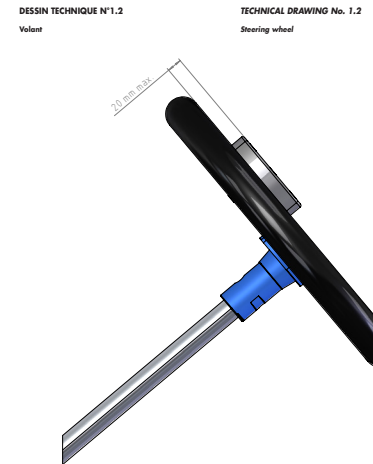
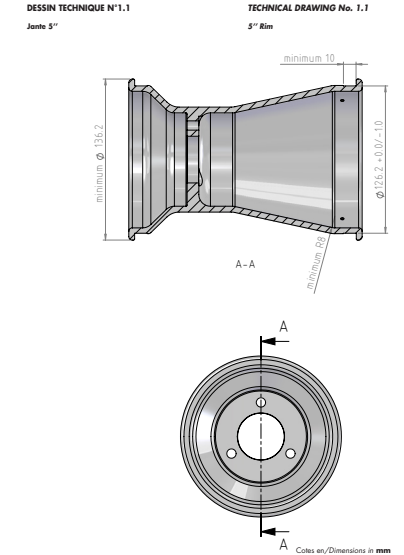
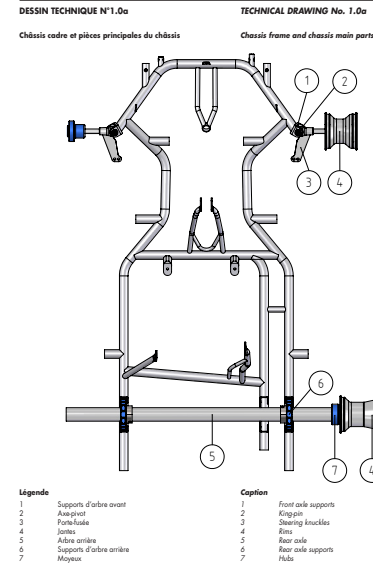
Procédure à suivre par les fabricants pour obtenir les autocollants d'arbre arrière: Les fabricants souhaitant obtenir des autocollants doivent envoyer un courriel à la CIK-FIA (cik@fia.com) avec les informations suivantes :

1. Type d'arbre arrière ;
2. Nombre d'autocollants requis ;
3. Nom et adresse de livraison ; et
4. Preuve de paiement (autocollants commandés plus frais ; d'expédition).

Veuillez noter que les autocollants d'arbre arrière sont vendus en rouleaux de 250 unités et que le prix unitaire d'un autocollant est de 3 €. Le délai de livraison est de quatre semaines après réception de la preuve de paiement.

**ANHANG 11 - TECHNISCHE ZEICHNUNGEN /
ANNEXE 11 - DESSINS TECHNIQUES**

Die originalen Technischen Zeichnungen sind unter den folgenden Webseiten einsehbar: www.fiakarting.com oder www.motorsport.ch
Les dessins techniques originaux peuvent être consultés sur les sites web suivants : www.fiakarting.com ou www.motorsport.ch



Volume insert: 0,7854 x 1 x 2.55 = 2 cm³

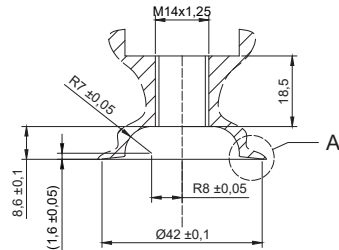
Cotes en/Dimensions in mm

DESSIN TECHNIQUE N°3.3

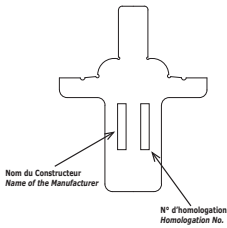
Chambre de combustion - Groupe 3

TECHNICAL DRAWING No. 3.3

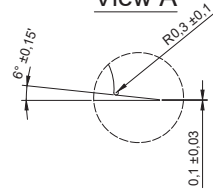
Combustion chamber - Group 3



Cotes en mm
Dimensions in mm



View A

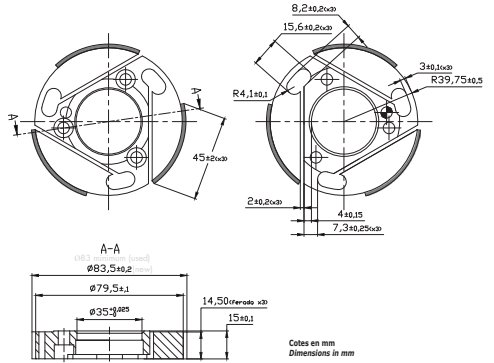


DESSIN TECHNIQUE N°3.4a

Embrayage - Groupe 3

TECHNICAL DRAWING No. 3.4a

Clutch - Group 3



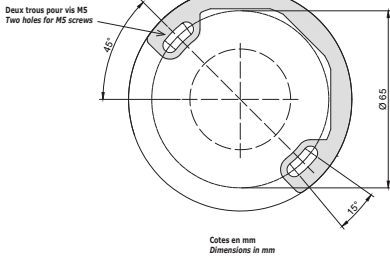
Cotes en mm
Dimensions in mm

DESSIN TECHNIQUE N°3.5

Schéma de principe avec dimensions obligatoires pour la fixation du rotor et du stator des allumages - Groupe 3

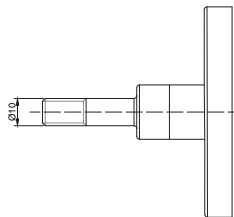
TECHNICAL DRAWING No. 3.5

Diagram with mandatory dimensions for the attachment of the rotor and stator of ignition - Group 3



Cotes en mm
Dimensions in mm

Deux trous pour vis MS
Two holes for MS screws

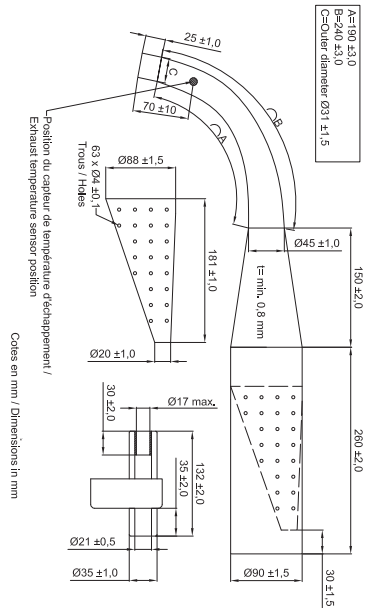


DESSIN TECHNIQUE N°3.6

Echappement monotype spécifique - Groupe 3

TECHNICAL DRAWING No. 3.6

Specific monotype exhaust - Group 3



Position du capteur de température d'échappement /
Exhaust temperature sensor position

Cotes en mm / Dimensions in mm

A=190 ± 3.0
B=240 ± 3.0
C=Outer diameter Ø91 ± 1.5