

2019

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



TABLE DES MATIÈRES

1	Dispositions d'application (p. 6)	11	Licences (p. 28–36)
1.1	Dispositions antérieures	11.1	Licence
1.2	Règlements en vigueur	11.2	Généralités
1.3	Modifications des prescriptions	11.3	Assurances
1.4	Texte original	11.4	Frais de licence
1.5	Approbation et entrée en vigueur	11.5	Licence NATIONALE A
2	Définitions et abréviations (p. 8–10)	11.6	Licence NATIONALE B
2.1	Généralités	11.8	Licence NATIONALE C
2.2	Règlement particulier	11.9	Licence NATIONALE D et E
2.3	Courses de club, Courses régionales et démonstrations	11.10	Cours de licence
2.4	Poids / Masse	11.11	Licence de concurrent
2.5	Homologation	11.12	Licence CLUB
2.9	Autorisation d'organisation	11.13	Licence Training Puffo
2.12	Ligne de départ, ligne d'arrivée	11.14	Licences Internationales
2.13	Fonctionnaires	11.15	Particularités des licences
2.16	Abréviations	12	Organisation des manifestations (p. 38–42)
3	Organisation du karting de compétition (p. 12)	12.1	Inscription des manifestations
3.1	Autorités Internationales	12.2	Assurances
3.2	Autorités en Suisse	12.3	Organisateurs
4	Contacts / Officiels (p. 14) Liste des marchands (p. 16–17)	12.4	Comité d'organisation
5	Taxes (p. 18–20)	12.5	Autorisation d'organisation
5.1	Manifestations	12.6	Demande d'une autorisation d'organisation
5.2	Licences	12.7	Règlement particulier
5.3	Taxes diverses	12.8	Informations supplémentaires
6	Pistes (p. 23)	12.9	Mention obligatoire
6.1	Installations permanentes	12.11	Manifestations interdites
6.2	Pistes indoor CH	12.12	Ajournement ou suppression d'une manifestation sportive
6.3	Installations non-permanentes	12.13	Assurance responsabilité civile
7	Types de manifestations (p. 24–26)	12.14	Inscription pour le Championnat Suisse
7.1	Courses de club	12.15	Publication des inscriptions
7.2	Courses régionales	12.16	Prix
7.3	Manifestations Nationales, Coupes et Trophées	13	Déroulement des manifestations (p. 44–52)
7.4	Championnat Suisse de Karting (aussi art. 19)	13.1	Généralités
7.5	Courses Internationales	13.2	Enregistrement administratif et technique
		13.3	Refus du droit au départ
		13.4	Briefing
		13.5	Essais libres officiels
		13.6	Essais chronométrés
		13.7	Contrôle du bruit
		13.8	Contrôle du poids
		13.9	Procédures de départ
		13.10	Changement de matériel / Aide extérieure
		13.11	Fin de la course

INHALTSVERZEICHNIS

1	Anwendungsbestimmungen (S. 7)	11	Lizenzen (S. 29–37)
1.1	Frühere Bestimmungen	11.1	Lizenz
1.2	Gültige Reglemente	11.2	Allgemeines
1.3	Änderung der Vorschriften	11.3	Versicherungen
1.4	Urtext	11.4	Lizenzgebühren
1.5	Genehmigung und Inkrafttreten	11.5	Lizenz NATIONALE A
2	Begriffe und Abkürzungen (S. 9–13)	11.6	Lizenz NATIONALE B
2.1	Allgemeines	11.8	Lizenz NATIONALE C
2.2	Ausschreibung	11.9	Lizenz NATIONALE D und E
2.3	Clubrennen, Regionalrennen, Demonstrationsfahrten	11.10	Lizenzkurs
2.4	Gewicht / Masse	11.11	Lizenz Bewerber
2.5	Homologation	11.12	Lizenz CLUB
2.9	Organisationsbewilligung	11.13	Lizenz Training Puffo
2.12	Ziellinie, Startlinie	11.14	INTERNATIONALE Lizenzen
2.13	Funktionäre	11.15	Eigenheiten der Lizenzen
2.16	Abkürzungen	12	Organisation von Sportveranstaltungen (S. 39–43)
3	Organisation des Kartrennsportes (S. 13)	12.1	Einschreibungen von Veranstaltungen
3.1	Zuständigkeiten International	12.2	Versicherungen
3.2	Zuständigkeiten in der Schweiz	12.3	Organisatoren
4	Offizielle Kontaktadressen (S. 15) Karthändler (S. 16–17)	12.4	Organisationskomitee
5	Gebühren (S. 19–21)	12.5	Organisationsbewilligung
5.1	Veranstaltungen	12.6	Gesuch um Organisationsbewilligung
5.2	Lizenzen	12.7	Ausschreibung
5.3	Diverse Gebühren	12.8	Zusätzliche Instruktionen
6	Streckenverzeichnis (S. 23)	12.9	Pflichtvermerk
6.1	Permanente Anlagen	12.11	Verbotene Veranstaltungen
6.2	Indoor-Bahnen	12.12	Verschiebung oder Absage einer Sportveranstaltung
6.3	Nichtpermanente Anlagen	12.13	Haftpflichtversicherung
7	Veranstaltungs-Typen (S. 25–27)	12.14	Einschreibung für die Schweizer Meisterschaft
7.1	Club-Rennen	12.15	Veröffentlichung der Anmeldung
7.2	Regional-Rennen	12.16	Preise
7.3	Nationale Veranstaltungen, Cups und Trophys	13	Ablauf von Veranstaltungen (S. 45–53)
7.4	Schweizer Kart Meisterschaft (auch Art. 19)	13.1	Allgemeines
7.5	Internationale Rennveranstaltungen	13.2	Administrative und technische Registrierung
		13.3	Verweigerung der Startberechtigung
		13.4	Fahrerbesprechung
		13.5	Offizielles freies Training
		13.6	Zeittraining
		13.7	Geräuschkontrolle
		13.8	Gewichtskontrolle
		13.9	Startprozedere
		13.10	Materialwechsel / Fremde Hilfe
		13.11	Ende des Rennens

TABLE DES MATIÈRES

13.12	Délai de réclamation
13.13	Parc fermé
13.14	Contrôle du matériel
13.15	Raccourcissem. de la distance de course prévue
13.16	Arrêt de la course
13.17	Mode de déroulement
13.18	Annulation d'une manche
13.19	Arrêt pendant une épreuve
13.20	Publication des résultats

14 Prescriptions relatives aux pistes (p. 56–58)

14.1	Circuit à l'étranger
14.2	Homologation du circuit
14.3	Installations nécessaires pour les pistes
14.4	Exigences concernant la piste
14.5	Nombre de pilotes admis

15 Obligations du pilote (p. 60–64)

15.1	Règles générales
15.2	Équipement des pilotes
15.3	Inscription
15.4	Inscription au Championnat Suisse
15.5	Inscriptions non valables
15.6	Limitation d'inscription
15.7	Inscriptions conditionnelles
15.8	Publicité sur les véhicules
15.9	Enlèvement des déchets
15.10	Anti Doping

16 Signaux (p. 66–68)

16.1	Drapeaux / LED
16.2	Indication du nombre de tours

17 Pénalités (p. 68–70)

17.2	Actes répréhensibles
17.5	Amendes
17.7	Pénalité en temps
17.8	Exclusion
17.11	Effet des sanctions sur les prix
17.13	Publication des sanctions
17.14	Atteintes au règlement

18 Réclamations, procédure de recours (p. 72)

18.1	Droit de déposer une réclamation
18.3	Les délais suivants sont valables
18.5	Convocation et procédure
18.6	Publication du classement et distribution des prix

19 Réglementation des Championnats Suisses (p.74–80)

19.1	Généralités
19.2	Mode de déroulement
19.3	Classement du Championnat
19.4	Ex-Aequo
19.5	Objections au classement intermédiaire / final

20 Réglementations techniques (p. 84–96)

20.1	Champs d'application
20.2	Définitions
20.3	Homologation
20.4	Exigences communes pour tous les karts sans boîte à vitesses

21 Catégories (p. 100–126)

21.1	Généralités des cat. OK Senior, OK Junior, KZ2, lame X30, Super Mini et Mini
21.2	Catégories KZ2, OK Senior, OK Junior, lame X30, X30 Junior, Super Mini et Mini
21.3	Dispositions spéciales (Pneumatiques)
21.4	Catégorie X30/X30 junior
21.5	Catégorie Super Mini
21.6	Catégorie Mini
21.7	Catégorie Puffo
21.8	Option d'achat obligatoire des moteurs

22 Méthodes de mesure et évaluations (p. 128–134)

22.1	Mesure de la masse
22.2	Mesure du bruit
22.3	Prélèvement d'échantillon de carburant
22.4	Contrôle de la transmission
22.5	Contrôle de la chambre de combustion
22.6	Mesure de la rotation du moteur

Règlement standard courses de Karting (p. 136–150)

INHALTSVERZEICHNIS

13.12	Protestfrist
13.13	Parc Fermé
13.14	Materialkontrolle
13.15	Verkürzung der vorgesehenen Renndistanzen
13.16	Rennabbruch
13.17	Austragungsmodus
13.18	Rennlaufabsage
13.19	Anhalten während einer Veranstaltung
13.20	Bekanntgabe der Resultate

14 Streckenbestimmungen (S. 57–59)

14.1	Strecken im Ausland
14.2	Streckenhomologation
14.3	Erforderliche Einrichtungen für Strecken
14.4	Streckenanforderung
14.5	Zugelassene Fahrerzahl

15 Pflichten des Fahrers (S. 61–65)

15.1	Allgemeine Regeln
15.2	Ausrüstung der Fahrer
15.3	Anmeldungen
15.4	Einschreibung zur Schweizer Meisterschaft
15.5	Ungültige Anmeldungen
15.6	Anmeldungseinschränkung
15.7	Bedingte Anmeldung
15.8	Reklame an Fahrzeugen
15.9	Abfallentsorgung
15.10	Anti Doping

16 Signale (S. 67–69)

16.1	Flaggen / LED
16.2	Rundenanzeige

17 Strafen (S. 69–71)

17.2	Strafbarkeit
17.5	Bussgeld
17.7	Zeitstrafe
17.8	Ausschluss
17.11	Wirkung der Strafen auf die Preise
17.13	Veröffentlichung der Strafen
17.14	Reglementverstösse

18 Proteste, Rekurswesen (S. 73)

18.1	Protestberechtigung
18.3	Gründe und Fristen
18.5	Vorladung und Verfahren
18.6	Veröffentlichung der Resultatlisten und Preisverteilung

19 Schweizermeisterschafts-Bestimmungen (S. 75–81)

19.1	Allgemeines
19.2	Austragungsmodus
19.3	Meisterschaftswertung
19.4	Ex-Aequo
19.5	Einwände zum Zwischen- / Schlussklassent

20 Technische Bestimmungen (S. 85–97)

20.1	Geltungsbereich
20.2	Begriffe
20.3	Homologation
20.4	Gem. Anforderungen an getriebelose Karts

21 Kategorien (S. 101–127)

21.1	Allgemeines Kat. OK Senior, OK Junior, KZ2, lame X30, Super Mini und Mini
21.2	Kategorie KZ2, OK Senior, OK Junior, lame X30, X30 Junior, Super Mini und Mini
21.3	Spezielle Bestimmungen (Reifen)
21.4	Kategorie X30/X30 junior
21.5	Kategorie Super Mini
21.6	Kategorie Mini
21.7	Kategorie Puffo
21.8	Obligatorische Kaufoption von Motoren

22 Messmethoden, Auswertungen (S. 129–135)

22.1	Gewichtsmessung
22.2	Lärm-Messung
22.3	Treibstoffproben-Entnahme
22.4	Kupplungs-Kontrolle
22.5	Brennraum-Kontrolle
22.6	Drehzahlmessung

Standardreglement Kartrennen (S. 137–151)

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 Règlements en vigueur

Le présent annuaire sera complété chaque année par les nouveautés courantes. Pour les manifestations nationales, les priorités en matière de validité sont les suivantes:

- 1) Les articles du Code Sportif International (CSI) auxquels il faut se référer.
- 2) Les règlements CIK-FIA en vigueur pour l'année en question (www.cikfia.com).
- 3) L'Annuaire Karting Suisse (AKS) de l'année en question.
- 4) Les communications de la CSN et du Comité Karting publiées en cours d'année.

1.3 Modifications des prescriptions

La CSN et le Comité Karting ont le droit de modifier ou de compléter en tout temps les prescriptions du présent annuaire.

1.4 Texte original

Le texte allemand fait foi pour l'application du présent annuaire, de ses modifications et de ses compléments.

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.

1.6 Dispositions particulières pour le Championnat Suisse Karting

Pour le Championnat Suisse Karting, les règlements en vigueur (Art.1.2) seront appliqués avec la priorité suivante :

- 1) Les articles du Code Sportif International (CSI) auxquels il faut se référer
- 2) L'Annuaire Karting Suisse (AKS) de l'année correspondante
- 3) Les communications publiées dans l'année en cours par la CSN et le Comité Karting
- 4) Les règlements en vigueur de la CIK/FIA de l'année civile concernée
- 5) Le règlement particulier de la manifestation correspondante

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 Gültige Reglemente

Das vorliegende Jahrbuch wird jährlich mit den laufenden Neuerungen ergänzt. Für nationale Veranstaltungen haben demnach in folgender Priorität Gültigkeit:

- 1) Die Artikel des Internationalen Sportgesetzes (ISG) auf welche Bezug genommen werden muss.
- 2) Die gültigen Reglemente der CIK-FIA des entsprechenden Kalenderjahres (www.cikfia.com).
- 3) Das Schweizer Kartsport Jahrbuch (SKJ) des entsprechenden Kalenderjahres.
- 4) Die im laufenden Jahr erschienenen Mitteilungen der NSK und des Komitees Karting.

1.3 Änderung der Vorschriften

Die NSK und das Komitee Karting haben das Recht, die Vorschriften dieses Jahrbuches jederzeit zu ändern oder zu ergänzen.

1.4 Urtext

Massgebend für die Auslegung dieses Jahrbuches, seiner Änderungen und Ergänzungen ist der deutsche Text.

1.5 Genehmigung und Inkrafttreten

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

1.6 Besondere Bestimmungen Schweizer Kartmeisterschaft

Für die Schweizer Kart Meisterschaft kommen die gültigen Reglemente (Art.1.2) in folgender Priorität zum Einsatz:

- 1) Die Artikel des Internationalen Sportgesetzes (ISG) auf welche Bezug genommen werden muss
- 2) Das Schweizer Kartsport Jahrbuch (SKJ) des entsprechenden Jahres
- 3) Die im laufenden Jahr erschienen Mitteilungen der NSK und des Komitee Karting
- 4) Die gültigen Reglemente der CIK/FIA des entsprechenden Kalenderjahres
- 5) Die Ausschreibung der entsprechenden Veranstaltung

2. DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

2.1 Généralités

Les expressions et abréviations mentionnées ci-après sont utilisées dans les règlements nationaux, les annexes ainsi que dans les prescriptions particulières.

2.2 Règlement particulier

Un règlement particulier est un règlement régissant une épreuve sportive; il est établi par un comité d'organisation.

Tous les règlements particuliers de toutes les épreuves de karting suisse, soit courses de club, courses régionales, coupes, trophées, ainsi que démonstrations et semblables, qui sont organisés en Suisse ou à l'étranger, doivent être approuvés par la CSN avant leur publication.

2.3 Courses de club, courses régionales et démonstrations

Toutes les courses de club, courses régionales et démonstrations doivent être annoncées à l'ASS et doivent être autorisées par celle-ci (Art. 12.1). L'organisateur doit avoir conclu une assurance responsabilité civile d'organisateur (Art. 12.5 et Art 12.13). Tous les participants doivent être en possession d'une licence valable, délivrée par une ASN.

2.3.1 Courses de Club

La course peut être organisée par un ou au maximum trois clubs. Les participants doivent être titulaires d'une licence établie au nom d'un des clubs organisateurs.

2.3.2 Courses régionales

La course peut être organisée par un ou plusieurs clubs ou groupements sportifs au bénéfice d'une autorisation d'organisation selon Art. 2.9. Tous les titulaires d'une licence ASS peuvent prendre part à ces courses.

2.4 Poids / Masse

Le terme «poids» est assimilé au terme «masse» et vice-versa.

2.5 Homologation

Confirmation officielle de la CIK-FIA ou de l'ASS qu'un châssis, un moteur, des pneumatiques ou des accessoires ont été fabriqués en nombre suffisant pour être admis dans une classe ou catégorie.

2.9 Permis d'organisation

Permis d'organisation est un document officiel émis par la CSN et autorisant le destinataire à organiser une épreuve sportive.

2.12 Ligne de départ, ligne d'arrivée

Elle fait office de contrôle de départ et d'arrivée, avec ou sans chronométrage.

2. BEGRIFFSERKLÄRUNGEN, ABKÜRZUNGEN

2.1 Allgemeines

Die nachstehend aufgeführten Begriffe und Abkürzungen werden in den nationalen Sportgesetzen nebst Anhängen sowie in allen besonderen Bestimmungen verwendet und sind allgemein anzuwenden.

2.2 Ausschreibung

Eine Ausschreibung ist ein durch ein Organisationskomitee ausgearbeitetes Reglement, in welchem die Einzelheiten einer Sportveranstaltung festgelegt sind.

Sämtliche Ausschreibungen/Reglemente aller Schweizer Kart-Veranstaltungen, auch Clubrennen und Regionalrennen, Cups und Trophys sowie Demonstrationsfahrten und ähnliches, die in der Schweiz und im Ausland organisiert werden, müssen vor der Veröffentlichung durch die NSK genehmigt werden.

2.3 Clubrennen, Regionalrennen, Demonstrationsfahrten

Alle Clubrennen, Regionalrennen und Demonstrationsfahrten müssen bei der ASN (ASS) angemeldet und durch diese genehmigt werden [vgl. Art. 12.1]. Der Veranstalter muss eine Veranstaltungshaftpflicht-Versicherung abgeschlossen haben. [vgl. Art. 12.5 und Art. 12.13]. Alle Teilnehmer müssen im Besitz von einer ASN ausgestellten gültigen Lizenz sein.

2.3.1 Clubrennen

Die Rennen können von einem oder maximal drei Clubs organisiert werden. Die Teilnehmer müssen im Besitz einer Lizenz sein, welche auf einen der veranstaltenden Clubs ausgestellt ist.

2.3.2 Regionalrennen

Die Rennen können von einem oder mehreren Clubs oder Gemeinschaften die im Besitz einer Organisationsbewilligung gemäss Art. 2.9 sind, organisiert werden. An den Rennen können alle ASS-Lizenzinhaber teilnehmen.

2.4 Gewicht / Masse

Die Bezeichnung «Gewicht» wird mit der Bezeichnung «Masse» gleichgestellt.

2.5 Homologation

Offizielle Bestätigung der CIK-FIA oder der ASS, dass ein Fahrgestell, Motor, Reifen oder Zubehörteil in einer ausreichenden Stückzahl hergestellt wurde, um in einer Klasse oder Kategorie zugelassen zu werden.

2.9 Organisationsbewilligung

Eine Organisationsbewilligung ist die durch die NSK ausgestellte offizielle Urkunde, durch welche der Empfänger ermächtigt wird, die Sportveranstaltung zu organisieren.

2.12 Ziellinie, Startlinie

Sie dient der Start- und Schlusskontrolle mit oder ohne Zeitnahme.

2.13 Fonctionnaires

Les fonctionnaires sont des officiels accrédités désignés par la CSN. Les épreuves sportives sont placées sous leur direction et ils peuvent être assistés d'adjoints (CSI Article 11).

a) Commissaires Sportifs

b) Directeurs de Course

c) Juge de fait

d) Starter

e) Commissaires Techniques

f) Commissaires de Piste

g) Chronométrateurs

2.16 Abréviations

AKS	Annuaire Karting Suisse
Art.	Article
ASN	Autorité Sportive Nationale
ASS	Auto Sport Suisse Sàrl (Autorité Sportive Suisse)
Cat.	Catégorie
Chap.	Chapitre
CIK-FIA	Commission Internationale de Karting-FIA
CD	Commission Discipline
CSN	Commission Sportive Nationale
CP	Commissaire de piste
CSK	Championnat Suisse Karting
CSI	Code Sportif International de la FIA
CS	Commissaire Sportif
CT	Commissaire Technique
DC	Directeur de Course
NPEA/NI	Epreuve Nationale à Participation Étrangère Autorisée (NI seulement dans le calendrier)
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
Int.	International(e)
Nat.	National(e)
RSN	Règlement Sportif National de l'ASS
TAN	Tribunal d'Appel National de l'ASS

2.13 Funktionäre

Funktionäre sind akkreditierte Offizielle und werden von der NSK ernannt. Sie leiten und kontrollieren Sportveranstaltungen und können sich dabei von Mitarbeitern unterstützen lassen. [vgl. ISG Artikel 11].

a) Sportkommissare

b) Rennleiter

c) Sachrichter

d) Starter

e) Technische Kommissare

f) Streckenkommissare

g) Zeitnehmer

2.16 Abkürzungen

Art.	Artikel
ASN	Autorité Sportive Nationale (Nationale Sportbehörde)
ASS	Auto Sport Schweiz GmbH (Sportheit der Schweiz)
CIK-FIA	Commission Internationale de Karting-FIA
NPEA/NI	Nationale Veranstaltung mit genehmigter ausländischer Beteiligung. (NI nur im Kalender)
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
Int.	International
ISG	Internationales Sportgesetz der FIA
Kap.	Kapitel
Kat.	Kategorie
Nat.	National
NBG	Nationales Berufungsgericht der ASS
DK	Disziplinarkommission
NSK	Nationale Sport Kommission
NSR	Nationales Sportreglement der ASS
RL	Rennleiter
SK	Sportkommissar
SKJ	Schweizer Kartsport Jahrbuch
SKM	Schweizer Kart Meisterschaft
STK	Streckenkommissar
TK	Technischer Kommissar

3. ORGANISATION DU KARTING DE COMPÉTITION

3.1. Autorités Internationales

- a) Commission International de Karting-FIA (CIK-FIA), Genève www.cikfia.com
- b) Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), Genève www.fia.com

3.2. Autorités en Suisse

- a) Commission Sportive Nationale de l'ASS (CSN)
- b) Comité Karting de la CSN
- c) Comité Directeur de l'ASS

3. ORGANISATION DES KARTRENNSPORTES

3.1. Zuständigkeiten International

- a) Commission Internationale de Karting-FIA (CIK-FIA), Genève www.cikfia.com
- b) Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), Paris www.fia.com

3.2. Zuständigkeiten in der Schweiz

- a) Nationale Sportkommission der ASS (NSK)
- b) Komitee Karting der NSK
- c) Geschäftsleitung der ASS

4. CONTACTS / OFFICIELS

a) Autorité Sportive Suisse

Auto Sport Suisse Sàrl
 Könizstrasse 161
 3097 Liebefeld
 Tel. 031 979 11 11
 Fax 031 979 11 12
 E-Mail: info@motorsport.ch
 Internet: www.motorsport.ch

b) Officiels (la liste peut être consultée auprès de l'ASS)

1. Commissaires Sportifs
2. Directeurs de Course
3. Starters
4. Commissaires Techniques
5. Chronométrateurs

c) Constructeurs et marchands

(voir tableau séparé)

4. KONTAKTADRESSEN / OFFIZIELLE

a) Sporthoheit Schweiz

Auto Sport Schweiz GmbH
 Könizstrasse 161
 3097 Liebefeld
 Tel. 031 979 11 11
 Fax 031 979 11 12
 E-Mail: info@motorsport.ch
 Internet: www.motorsport.ch

b) Offizielle (können bei der ASS erfragt werden)

1. Sportkommissare
2. Rennleiter
3. Starter
4. Technische Kommissare
5. Zeitnehmer

c) Kart-Hersteller und Händler

(siehe separate Tabelle)

ADRESSES / ADRESSEN KARTING

Advance Karting

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

Exprit Kart Team

Lagrotteria Agostino
Bahnhofstrasse 4
8360 Eschlikon
071 971 10 60, 078 691 39
info@exprikart.ch

IBEA Carburettor

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

Kart Longhi Sagle

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

Kartbahn Kappelen AG

Hans-Peter Ruchti
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

Kartbahn Wohlen AG

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

Kartteam Meier GmbH

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

GS Karting

Gianni Sava
Route d'Ecublens 28
1026 Echadens
www.gskarting.ch

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



UNSERE EINZIGARTIGE LOCATION. IHR AUSSERGEWÖHNLICHER EVENT.

Feiern Sie im modernen Ambiente eines alten Industrieareals. Mit einer eigenen Rundstrecke und den legendärsten Sportwagen und Rennautos, die jemals auf die Strassen losgelassen worden sind. Geben Sie Ihrem Anlass die beste Chance, ein Event zu werden. In der autobau erlebniswelt – mehr als ein Automuseum.

autobau AG · Egnacherweg 7 · 8590 Romanshorn
+41 71 466 00 66 · info@autobau.ch
autobau.ch

Event.
Erlebnis.
Faszination.



autobau™
events.museum.emotionen. erlebniswelt

TAXES

5. Taxes

5.1 Manifestations

Les droits de calendrier suivants sont applicables:

Epreuves INT + (avec statut de Championnat CIK)	CHF	1250.–	*
Epreuves INT	CHF	1250.–	*
Epreuves NAT + (statut de Championnat ASS)	CHF	650.–	**
NPEA/NI frais de calendrier	CHF	350.–	**
Epreuves NAT (Série)	CHF	400.–	*
Epreuves REGIONALES (Série)	CHF	250.–	*
Epreuves de CLUB	CHF	200.–	*

* Les droits s'entendent par épreuve (excl. TVA)

** 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.

5.2 Licences compris Annuaire Karting Suisse (AKS) et Magazine ASS

a) Licence de pilote «Training Puffo»: (sans Annuaire)	CHF	100.–
b) Licence de pilote/concurrent «CLUB»	Degré «D/E»	CHF 165.–
	Degré «C»	CHF 195.–
c) Licence de pilote/concurrent «NATional»	Degré «D/E»	CHF 270.–
	Degré «C»	CHF 300.–
	Degré «A/B»	CHF 360.–
d) Licence de conducteur «INTernational»	Degré «C» (tous)	CHF 360.–
	Degré «B»	CHF 470.–
	Degré «A»	CHF 580.–
e) Supplément pour pseudonyme	CHF	165.–
f) Licence de concurrent privée «INTernational» (sans assurance)	CHF	75.–
g) Licence de concurrent collective pour Clubs et groupements sportifs «INTernational» (sans assurance)	CHF	240.–
h) Duplicata de licence (fournir un justificatif)	CHF	60.–
i) Modification d'une licence en cours de validité	CHF	30.–
k) Licence INDUSTRIE	CHF	550.–
l) Licence journaliste	CHF	30.–

En cas de changement à un degré supérieur de licence durant l'année de validité, seule la différence de prix (au minimum Fr. 30.–) est due.

GEBÜHREN

5. GEBÜHREN

5.1 Veranstaltungen

Es gelten folgende Kalendergebühren:

INT+ Veranstaltungen (mit Meisterschaftsstatus CIK)	CHF	1250.–	*
INT Veranstaltungen	CHF	1250.–	*
NAT+ Veranstaltungen (mit Meisterschaftsstatus ASN)	CHF	650.–	**
NPEA/NI Kalender-Gebühr	CHF	350.–	**
NAT Veranstaltungen (Serien)	CHF	400.–	*
REGIONAL-Rennen (Serien)	CHF	250.–	*
CLUB-Rennen	CHF	200.–	*

* Die Gebühren verstehen sich pro Veranstaltung (exkl. MWST)

** 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.

5.2 Lizenzen inklusive Schweizer Kartsport Jahrbuch (SKJ) und ASS Magazin

a) Fahrerlizenz «Training Puffo»: (ohne Jahrbuch)	CHF	100.–
b) Fahrerlizenz «CLUB»	Stufe «D/E»	CHF 165.–
	Stufe «C»	CHF 195.–
c) Fahrer-/Bewerberlizenz «NATional»	Stufe «D/E»	CHF 270.–
	Stufe «C»	CHF 300.–
	Stufe «A/B»	CHF 360.–
d) Fahrerlizenz «INTernational»	Stufe «C» (alle)	CHF 360.–
	Stufe «B»	CHF 470.–
	Stufe «A»	CHF 580.–
e) Zusatz für Pseudonym	CHF	165.–
f) Private Bewerberlizenz «INTernational» (ohne Versicherung)	CHF	75.–
g) Kollektiv-Bewerberlizenz für Clubs und Renngemeinschaften «INTernational» (ohne Versicherung)	CHF	240.–
h) Lizenzduplikat (nur mit begründetem Antrag)	CHF	60.–
i) Änderung einer Lizenz während ihrer Gültigkeit	CHF	30.–
k) Lizenz INDUSTRIE	CHF	550.–
l) Tageslizenzen	CHF	30.–

Bei Wechsel in eine höhere Lizenzstufe während des Gültigkeitsjahres ist nur noch der Differenzbetrag (jedoch mindestens Fr. 30.–) zu zahlen.

TAXES

5.3 Taxes diverses

Caution de réclamation	CHF	450.–
Caution d'appel [voir Art. 18.10c]	CHF	4500.–
Avance de frais pour contrôle technique du moteur	CHF	1000.–
Indemnité de partie lors de contrôle de matériel	CHF	250.–
Annuaire Karting Suisse (AKS)	CHF	25.–
Annuaire International de Karting (CIK-FIA)	CHF	50.– (env)
Homologation et/ou contrôle de piste		
Piste temporaire	Contrôle/homologation de base	CHF 400.–
	Renouvellement	CHF 100.–
Piste permanente (*)	Contrôle/homologation de	CHF 700.–
	Renouvellement	CHF 700.–

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

GEBÜHREN

5.3 Diverse Gebühren

Protestgebühr	CHF	450.–
Rekurs-/Berufungskautio[n] [vgl. Art. 18.10c]	CHF	4500.–
Kostenvorschuss für technische Kontrolle des Motors	CHF	1000.–
Parteienentschädigung bei Materialkontrolle	CHF	250.–
Schweizer Kartsport Jahrbuch (SKJ)	CHF	25.–
Internationales Kartsport Jahrbuch (CIK/FIA)	CHF	50.– (ca.)
Streckenabnahmen und/oder -Kontrollen		
Temporäre Strecken	Grundabnahme/-homologation	CHF 400.–
	Erneuerung	CHF 100.–
Permanente Strecken (*)	Grundabnahme/-homologation	CHF 700.–
	Erneuerung	CHF 700.–

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

SWISS HUTLESS

SWISS CHAMPION 2013

KOMPLETTKARTS AB CHF 5'990.-

**JETZT AKTUELL
SHOP.SWISSHUTLESS.COM**

SWISS HUTLESS KARTS AG
Grenzstrasse 31 | CH-3250 LYSS - Switzerland | Telefon +41 (0)32 384 84 84 |
Fax +41 (0)32 384 40 57 | www.swisshutless.com | info@swisshutless.com

RENNSTRECKEN / PISTES

6. RENNSTRECKEN / PISTES

6.1 Permanente Anlagen / Installations permanentes

Biesheim (F)	www.megasportkarting.com
Château Gaillard (F)	www.circuitdubuguey.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

6.2 Indoor-Bahnen CH / Pistes indoor CH

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

6.3 Nichtpermanente Anlagen / Installations non-permanentes

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

7. TYPES DE MANIFESTATIONS

7.1 Courses de club

- a) Sont considérés comme courses de club, les manifestations auxquelles participent 1 à 3 clubs. Ces manifestations devront être autorisées par l'ASS à qui elles auront été auparavant annoncées comme courses de club. La course sera considérée comme acceptée dès qu'elle aura été inscrite et publiée au calendrier, sous la rubrique www.motorsport.ch avec le numéro d'autorisation. (Publié seulement après le payement des frais). La publication par l'organisateur est autorisée uniquement après l'approbation de l'ASS.
- b) Peuvent participer à ces courses tous les pilotes qui sont, au minimum, membres d'un des clubs organisateurs. Ils devront avoir payé leur cotisation de l'année en cours. Les pilotes de toutes les catégories devront être au bénéfice, au minimum, d'une licence club, délivrée par l'ASS.
- c) Les pilotes ne peuvent participer qu'aux courses comprenant un matériel conforme à ce qui est inscrit dans le règlement des licences (cylindrée maximum conforme à leur classe d'âge).
- d) Les licences journalières seront uniquement délivrées sur présentation d'un document d'identification suisse (passeport ou carte d'identité suisse, permis d'établissement pour étranger B ou C) et uniquement à des pilotes non titulaire d'une licence ASS valable.

7.2 Courses régionales

- a) Les courses peuvent être organisées par un ou plusieurs clubs ou par des associations de clubs. Ils/Elles doivent être en possession d'une autorisation d'organisation conformément à l'Art. 2.9. Une course est considérée comme acceptée dès qu'elle aura été inscrite et publiée au calendrier sous la rubrique www.motorsport.ch avec le No. d'autorisation (publié seulement après le règlement des frais). La publication par l'organisateur est autorisée uniquement après l'approbation de l'ASS.
- b) Peuvent participer tous les pilotes en possession au minimum d'une licence de club délivrée par l'ASS.
- c) Pour participer à ces courses, les pilotes doivent respecter le type de matériel conforme à leur classe d'âge selon le règlement des licences.

7.3 Manifestations Nationales, Coupes et Trophées

- a) Sont considérées comme manifestations au statut national, les courses uniques, coupes et autres compétitions semblables, annoncées auprès de l'ASS comme épreuve au maximum nationale avec participation étrangère et dûment autorisée. La course sera considérée comme acceptée dès qu'elle aura été inscrite et publiée au calendrier, sous la rubrique www.motorsport.ch avec le numéro d'autorisation. La publication par l'organisateur est autorisée uniquement après l'autorisation de l'ASS.
- b) Peuvent participer à ces manifestations tous les pilotes qui sont titulaires, au minimum, d'une licence NAT délivrée par l'ASS. Si la manifestation est inscrite comme épreuve nationale à participation étrangère autorisée (NPEA/NI), les pilotes, titulaires d'une licence NAT ou INT valable délivrée par une autre ASN, peuvent participer seulement avec l'autorisation de cette ASN (Art. 2.3.8 CSI).
- c) Pour les courses avec le statut NAT ou NI/NPEA le matériel devra être conforme au règlement technique de l'Annuaire Karting Suisse pour les différentes classes d'âges. Les organisateurs auront toutefois le droit d'adapter certains articles de leur règlement auprès de l'ASS (par exemple: pneus, location des moteur mini). Il est strictement interdit d'utiliser un moteur d'une puissance supérieure à celle prévue dans la classe d'âge et selon le règlement des licences en vigueur.

7. VERANSTALTUNGS-TYPEN

7.1 Club-Rennen

- a) Als Club-Rennen gelten Veranstaltungen, an welchen Teilnehmende von 1 bis 3 Clubs zugelassen sind und die ordnungsgemäss bei der ASS als Club-Rennen angemeldet und von ihr genehmigt wurden. Ein Rennen gilt dann als genehmigt, wenn es unter www.motorsport.ch im Kalender aufgeführt und mit der entsprechenden Bewilligungs-Nummer publiziert wird (Erfolgt erst, wenn auch Gebühren bezahlt). Die Publikation durch den Organisator darf erst nach Genehmigung der ASS erfolgen.
- b) Teilnahmeberechtigt sind alle Piloten, welche mindestens in einem der beiden organisierenden Clubs Mitglied sind und zum Zeitpunkt der Veranstaltung den entsprechenden Jahresbeitrag bezahlt haben. Die Piloten aller Kategorien müssen mindestens über eine von der ASS ausgestellte Club-Lizenz verfügen.
- c) Die Piloten dürfen nur am Rennen teilnehmen, sofern sie mit Material antreten, welches motoren-mässig nicht höher anzusiedeln ist, als dies ihrer Altersklasse gemäss Lizenzreglement entspricht.
- d) Tageslizenzen dürfen nur gegen Vorweisung eines Schweizer- Identifikationspapiers (Pass, ID Aufenthaltsbewilligung B oder C) und an Fahrer die nicht im Besitz einer gültigen ASS-Lizenz sind, abgegeben werden.

7.2 Regional-Rennen

- a) Die Rennen können von einem oder mehreren Clubs oder Gemeinschaften die im Besitz einer Organisationsbewilligung gemäss Art. 2.9 sind, organisiert werden. Ein Rennen gilt dann als genehmigt, wenn es unter www.motorsport.ch im Kalender aufgeführt und mit der entsprechenden Bewilligungs-Nummer publiziert wird. (Erfolgt erst, wenn auch Gebühren bezahlt sind). Die Publikation durch den Organisator darf erst nach Genehmigung der ASS erfolgen.
- b) Teilnahmeberechtigt sind alle Piloten, welche mindestens über eine von der ASS ausgestellte CLUB-Lizenz verfügen.
- c) Die Piloten dürfen nur am Rennen teilnehmen, sofern sie mit Material antreten, welches motoren-mässig nicht höher anzusiedeln ist, als dies ihrer Altersklasse gemäss Lizenzreglement entspricht.

7.3 Nationale Veranstaltungen, Cups und Trophys

- a) Als Veranstaltungen mit Nationalem Status, welche als Einzel-Rennen, Cups und ähnlich ausgeschrieben werden, gelten Rennen, die ordnungsgemäss bei der ASS im Maximum als Nationale Veranstaltung mit ausländischer Beteiligung angemeldet und von ihr entsprechend genehmigt wurden. Ein Rennen gilt dann als genehmigt, wenn es unter www.motorsport.ch im Kalender aufgeführt und mit der entsprechenden Bewilligungs-Nummer publiziert wird. Die Publikation durch den Organisator darf erst nach Genehmigung der ASS erfolgen.
- b) Teilnahmeberechtigt sind alle Piloten, welche mindestens eine von der ASS ausgestellten NAT-Lizenz gelöst haben. Ist die Veranstaltung mit genehmigter ausländischer Beteiligung (NI/NPEA) ausgeschrieben, dürfen auch ausländische Piloten teilnehmen, welche über eine gültige NAT oder INT Lizenz mit einer Startgenehmigung der lizenzausstellenden ASN verfügen (Art. 2.3.8 ISG).
- c) An Rennen mit Status NAT oder NI/NPEA muss das eingesetzte Material den technischen Bestimmungen des Schweizer Kartsport Jahrbuches für die entsprechende Altersklasse entsprechen. Veranstalter haben jedoch das Recht, bei der ASS verschiedene Artikel für ihr Reglement anzupassen. Ausdrücklich verboten ist jedoch der Einsatz von stärkeren Motoren als diese der entsprechenden Altersklasse sowie dem gültigem Lizenzreglement entsprechen.

7.4 Championnat Suisse de Karting (voir aussi Art. 19)

- a) Sont considérées comme des manifestations du CSK, les manifestations inscrites et autorisées par l'ASS comme épreuves nationales ou comme épreuves nationales à participation étrangère autorisée (NI/NPEA).
Une course est considérée comme autorisée dès qu'elle a été inscrite et publiée au calendrier sous la rubrique www.motorsport.ch avec le numéro d'autorisation. La publication par l'organisateur est autorisée uniquement après l'autorisation de l'ASS.
- b) La participation est autorisée à tous les pilotes qui ont au minimum une licence NAT délivrée par l'ASS. Si la manifestation est inscrite comme épreuve nationale à participation étrangère autorisée (NPEA/NI), les pilotes, titulaires d'une licence NAT ou INT valable délivrée par une autre ASN, peuvent participer seulement avec l'autorisation de cette ASN (Art. 2.3.8 CSI). Cependant, ces derniers ne sont pas admis à comptabiliser des points au classement du CSK.
- c) Avec les courses de type C, on a affaire à des organisations avec des possibilités d'entraînements réduites, sur des pistes qui ne sont normalement pas utilisées pour la pratique du kart de compétition. (Circuits en ville ou sur des places diverses). Le délai imparti aux entraînements de tous les pilotes ne peut dépasser 2 x 2 heures. L'enregistrement administratif et technique, comme la distribution et le montage des pneus sont à effectuer obligatoirement la veille.

7.5 Courses Internationales

- a) Par courses internationales, on entend des courses qui ont également pour but le classement de pilotes étrangers licenciés. Ces dernières sont à annoncer à l'ASS qui donnera son accord. Une course est acceptée lorsqu'elle est inscrite au calendrier sous la rubrique www.motorsport.ch avec le numéro d'autorisation. Pour son inscription au calendrier international CIK-FIA, laquelle est obligatoire, il faut s'acquitter de frais qui seront facturés en sus par l'ASS.
- b) Peuvent participer tous les pilotes titulaires d'une licence INT valable, délivré par une ASN.
- c) Ne sera utilisé que du matériel défini dans le règlement international de karting, pour autant que l'organisateur n'ait pas obtenu de la CIK une dérogation dudit règlement.

7.4 Schweizer Kart Meisterschaft (siehe auch Art. 19)

- a) Als Veranstaltungen der SKM gelten Rennen, die ordnungsgemäss bei der ASS als Veranstaltungen mit Nationalem Status, oder zusätzlich mit genehmigter ausländischer Beteiligung (NI/NPEA) ausgeschrieben und genehmigt sind.
Ein Rennen gilt dann als genehmigt, wenn es unter www.motorsport.ch im Kalender aufgeführt und mit der entsprechenden Bewilligungs-Nummer publiziert wird. Die Publikation durch den Organisator darf erst nach Genehmigung der ASS erfolgen.
- b) Teilnahmeberechtigt sind alle Piloten, welche mindestens eine von der ASS ausgestellte NAT-Lizenz gelöst haben. Ist die Veranstaltung mit genehmigter ausländischer Beteiligung (NI/NPEA) ausgeschrieben, dürfen auch ausländische Piloten teilnehmen, welche über eine gültige NAT oder INT Lizenz mit einer Startgenehmigung der Lizenz ausstellenden ASN verfügen (Art: 2.3.8 ISG). Diese werden jedoch nicht für die SKM gewertet.
- c) Bei Läufen des Typ C handelt es sich um Veranstaltungen mit reduzierten Trainingsmöglichkeiten auf Pisten, welche normalerweise nicht für den Kartsport zur Verfügung stehen (Stadt- oder Flugplatzkurse). Die gesamte Trainingszeit für alle Fahrer zusammen soll gesamthaft nur maximal 2 x 2 Stunden betragen. Registrierung, technische Abnahmen sowie Reifenausgabe- und Montage sind ebenfalls zwingend am Vortag einzuplanen.

7.5 Internationale Rennen

- a) Als Internationale Rennen gelten Rennen, die zum Ziel haben, auch ausländisch lizenzierte Piloten in der Wertung zu führen. Diese sind bei der ASS entsprechend anzumelden und von ihr genehmigen zu lassen. Ein Rennen gilt dann als genehmigt, wenn es unter www.motorsport.ch als solches im Kalender aufgeführt, mit der entsprechenden Bewilligungs-Nummer versehen und von der CIK genehmigt wurde. Für die Eintragung im Internationalen Kalender der CIK-FIA, welche obligatorisch ist, ist eine Gebühr zu entrichten, welche von der ASS zusätzlich in Rechnung gestellt wird.
- b) Teilnahmeberechtigt sind nur Piloten, welche über eine von einer ASN ausgestellten gültigen INT-Lizenz verfügen.
- c) Es darf nur Material verwendet werden, wie es im Internationalen Reglement definiert ist, soweit dem Organisator nicht von der CIK für einzelne Kategorien Ausnahmeregelungen bewilligt wurden.

11. LICENCES

Le titulaire d'une licence s'engage à se soumettre sans restriction aux règlements, ainsi qu'aux décisions de l'ASS et aux conséquences qui pourraient en résulter. A 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. Cela s'applique également en cas de participation à une compétition non autorisée par une ASN reconnue par la FIA. Il est interdit de s'engager, conduire, remplir une fonction officielle ou prendre part d'une manière quelconque à une manifestation qui n'est pas officiellement autorisée par l'ASS ou par une ASN reconnue par la FIA.

11.1 Licence

Les conditions suivantes sont à remplir pour l'obtention d'une licence:

11.2 Généralités

Les licences de pilotes sont délivrées aux pilotes, en fonction de leur âge et/ou des qualifications acquises dans le cadre des cours de licence proposés par Auto Sport Suisse et qui ont rempli et envoyé correctement leur demande de licence à Auto Sport Suisse Sàrl.

L'ASS délivre des licences pour:

- a) Les citoyens, suisses et du Liechtenstein
- b) Les citoyens étrangers komiciliés en Suisse ou au Liechtenstein.
Les citoyens étrangers doivent annexer à leur demande de licence soit
 - l'accord de leur ASN tutuelle
 - une attestation de domicile en Suisse ainsi que pour les mineurs une attestation de scolarisation permanente en Suisse (voir Art. 9.3.2.b CSI)
- c) L'ASS établit des licences internationales selon l'Art. 11.14.

11.3 Assurances

Les droits de licences de conducteurs comprennent une assurance accident personnelle pour les pilotes. Les prestations suivantes sont assurées pour les pilotes jusqu'à l'âge achevé de 14 ans:

Invalidité (100%) cumulée	Fr. 120'000.–
Décès	Fr. 10'000.–

Les prestations suivantes sont couvertes pour les pilotes après l'âge achevé de 14 ans:

Invalidité (100%) cumulée	Fr. 60'000.–
Décès	Fr. 10'000.–

11.4 Droits de licence

Les droits de licence doivent être payés en avance. Sans autres instructions, la licence sera toujours envoyée au pilote.

11. LIZENZWESEN

Der Lizenzinhaber verpflichtet sich, die Reglemente sowie die Entscheidungen und Folgen, die daraus entstehen könnten, ohne Vorbehalt zu akzeptieren. Bei Nichtbeachtung dieser Bestimmungen verliert jede Person oder Gruppe von Personen, die einen Wettbewerb organisiert oder daran teilnimmt, das Nutzungsrecht der Lizenz, die ihr ausgestellt wurde, inkl. Unfallversicherungsdeckung. Dies gilt auch bei Teilnahme an nicht von einer von der FIA anerkannten ASN bewilligten Veranstaltungen. Es ist untersagt, sich an einer Veranstaltung einzuschreiben, zu fahren, eine offizielle Funktion einzunehmen oder in irgendeiner Form daran teilzunehmen, welche nicht offiziell von ASS oder von einer anderen von der FIA anerkannten ASN genehmigt ist.

11.1 Lizenz

Zur Erlangung einer Lizenz gelten die nachfolgenden Bedingungen:

11.2 Allgemeines

Fahrerlizenzen werden Fahrern abgegeben, entsprechend Ihres Alter und/oder ihrer Qualifikationen welche an den von Auto Sport Schweiz angebotenen Lizenzkursen erlangt wurden, die ordnungsgemäss das Lizenzformular mit allen geforderten Beilagen bei Auto Sport Schweiz GmbH einreichen.

Die ASS stellt Lizenzen aus:

- a) An Staatsangehörige der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein.
- b) An Angehörige von fremden Staaten mit Wohnsitz in der Schweiz oder im Fürstentum Liechtenstein.
Ausländische Staatsangehörige müssen dem Lizenzgesuch entweder
 - eine Freigabe der betreffenden ASN beilegen
 - oder eine Aufenthaltsgenehmigung für die Schweiz sowie für Minderjährige einen Schulnachweis der Schweiz erbringen (vgl Art. 9.3.2.b ISG)
- c) Die ASS stellt internationale Lizenzen gemäss Art. 11.14 aus.

11.3 Versicherungen

Die Lizenzgebühren beinhalten eine persönliche Unfallversicherung für Fahrer. Folgende Leistungen bestehen für Fahrer bis zum vollendeten 14. Altersjahr:

Invalidität (100%) Kumulativ	Fr. 120'000.–
Todesfall	Fr. 10'000.–

Folgende Leistungen bestehen für Fahrer nach dem vollendeten 14. Altersjahr:

Invalidität (100%) Kumulativ	Fr. 60'000.–
Todesfall	Fr. 10'000.–

11.4 Lizenzgebühren

Diese müssen im Voraus bezahlt werden. Wenn keine anderen Instruktionen vorliegen, wird die Lizenz immer dem Fahrer zugesendet.

11.5 Licence NATIONALE A

Chaque pilote atteignant ses 15 ans dans le courant de l'année civile peut obtenir une licence NATIONALE A. En outre, le candidat doit préalablement présenter, avec la licence NATIONALE B, 4 classements dans le premier tiers du classement au cours des deux années précédentes. La licence NATIONALE A autorise la participation dans toutes les catégories. Pour le renouvellement de cette licence, au moins 1 classement au cours des deux années précédentes est nécessaire.

11.6 Licence NATIONALE B

Chaque pilote atteignant ses 15 ans dans le courant de l'année civile peut obtenir une licence NATIONALE B. Il doit présenter 3 manifestations (5 classements) au cours des deux années précédentes avec une licence Club B ou C.

11.7 Licence NATIONALE C

Chaque pilote qui peut présenter 3 manifestations (5 classements) au cours des deux années précédentes avec une licence Club C ou Club D, atteignant ses 12 ans dans le courant de l'année civile, peut obtenir une licence NATIONALE C. Elle ne peut pas être renouvelée au-delà de l'année du 14ème anniversaire.

11.8 Licence NATIONALE D

Chaque pilote qui peut présenter 3 manifestations (5 classements) au cours des deux années précédentes avec une licence Club D ou Club E, atteignant ses 10 ans dans le courant de l'année civile, peut obtenir une licence NATIONALE D. Elle ne peut pas être renouvelée au-delà de l'année du 12ème anniversaire.

Elle autorise la participation dans la catégorie Super Mini.

11.9 Licence NATIONALE E

Chaque pilote qui peut présenter 3 manifestations (5 classements) au cours des deux années précédentes avec une licence Club E ou qui était en possession d'une licence Puffo au cours des deux années précédentes, atteignant ses 8 ans dans le courant de l'année civile, peut obtenir une licence NATIONALE E. Elle ne peut pas être renouvelée au-delà de l'année du 10ème anniversaire.

Elle autorise la participation dans la catégorie Mini.

11.10 Cours de licence

Pour obtenir directement une des licences définies à l'article 11.5 – 11.9, le demandeur doit se qualifier lors d'un cours de licence organisé par Auto Sport Suisse.

Ce cours suivi avec succès donne droit à une licence NAT. de la catégorie d'âge correspondante.

11.11 Licence de concurrent

a) Chaque concurrent individuel de plus de 18 ans peut obtenir une licence concurrent privée internationale. Cette licence autorise le titulaire à s'inscrire et à participer comme concurrent individuel à toutes les épreuves nationales et internationales.

b) Licences de concurrent collective: délivrée à tout groupement sportif sur présentation à la CSN des statuts conformes aux articles 60 ss du Code Civil Suisse ou d'une attestation d'inscription au Registre du Commerce.

c) Chaque licence de pilote NATIONALE est également une licence NATIONALE de concurrent. Si le pilote n'est pas encore majeur lors de l'établissement de la licence, son représentant légal doit demander une licence concurrent privée, qui est inclus dans les frais de la licence national pilote.

11.5 Lizenz NATIONAL A

Jeder Fahrer kann ab dem Kalenderjahr seines 15. Geburtstages eine Lizenz NATIONAL-A beantragen. Zudem muss der Gesuchsteller mit der Lizenz NATIONAL-B mindestens 4 Klassierungen im ersten Wertungsdrittel innerhalb der letzten 2 Jahre vorweisen. Die Lizenz NATIONAL-A berechtigt zur Teilnahme in allen Kategorien. Für die Erneuerung dieser Lizenz muss mindestens 1 Klassierung innerhalb der letzten zwei Jahre erzielt worden sein.

11.6 Lizenz, NATIONAL B

Jeder Fahrer kann ab dem Kalenderjahr seines 15. Geburtstages eine Lizenz NATIONAL-B beantragen. Er muss innerhalb der letzten 2 Jahre mindestens 3 Veranstaltungen (5 Klassierungen) mit einer Lizenz Club B oder C vorweisen können.

11.7 NATIONAL C

Jeder Fahrer, der innerhalb der letzten 2 Jahre mindestens 3 Veranstaltungen (5 Klassierungen) mit einer Lizenz Club C oder Club D vorweisen kann, ist berechtigt, ab dem Kalenderjahr seines 12. Geburtstages eine Lizenz National C zu beantragen. Sie kann nicht über das Kalenderjahr des 14. Geburtstages hinaus erneuert werden.

11.8 NATIONAL D

Jeder Fahrer, der innerhalb der letzten 2 Jahre mindestens 3 Veranstaltungen (5 Klassierungen) mit einer Lizenz Club D oder Club E vorweisen kann, ist berechtigt, ab dem Kalenderjahr seines 10. Geburtstages eine Lizenz National D zu beantragen. Sie kann nicht über das Kalenderjahr des 12. Geburtstages hinaus erneuert werden.

Sie berechtigt zur Teilnahme in der Kategorie «Supermini».

11.9 NATIONAL E

Jeder Fahrer, der innerhalb der letzten 2 Jahre mindestens 3 Veranstaltungen (5 Klassierungen) mit einer Lizenz Club E vorweisen kann oder innerhalb der letzten 2 Jahre im Besitz einer Puffo Lizenz war, ist berechtigt, ab dem Kalenderjahr seines 8. Geburtstages eine Lizenz National E zu beantragen. Sie kann nicht über das Kalenderjahr des 10. Geburtstages hinaus erneuert werden.

Sie berechtigt zur Teilnahme in der «Mini».

11.10 Lizenzkurs

Um direkt zu einer der in den Artikel 11.5 – 11.9 definierten Lizenzen zu gelangen, muss sich der Antragssteller anlässlich eines von Auto Sport Schweiz organisierten Lizenzkurses qualifiziert haben. Der erfolgreich absolvierte Kurs berechtigt für den Erhalt einer NAT.-Lizenz der entsprechenden Alterskategorie.

11.11 Bewerberlizenz

a) Jeder Einzelbewerber über 18 Jahre kann eine internationale Privatbewerberlizenz beantragen. Diese Lizenz berechtigt den Inhaber zur Einschreibung als Einzelbewerber an allen nationalen und internationalen Rennen.

b) Die Kollektiv-Bewerberlizenz wird an alle Renngemeinschaften ausgestellt, welche Statuten gemäss Art. 60 ff. des Schweizer Zivilgesetzbuches oder eine Bestätigung des Eintrages im Handelsregister der NSK einreichen.

c) Jede NATIONALE ausgestellte Fahrerlizenz ist gleichzeitig auch eine NATIONALE Bewerberlizenz. Falls der Fahrer bei Ausstellung der Lizenz noch nicht volljährig ist, muss sein gesetzlicher Vertreter eine Privatbewerberlizenz lösen, welche in den Kosten der Nationalen Fahrerlizenz inbegriffen ist.

11.12 Licence CLUB

Chaque pilote atteignant l'âge correspondant dans le courant de l'année civile peut obtenir une licence de club sans qualification particulière de la façon suivante:

- a) de 8 à 10 ans: Club E
- b) de 10 à 12 ans: Club D
- c) de 12 à 14 ans: Club C
- d) dès 15 ans: Club B

Les licences autorisent la participation aux épreuves Club et Régionales, organisées par le club correspondant.

Les licences autorisent uniquement l'utilisation du matériel prévue pour la catégorie correspondante. Les licences journalières ne peuvent être délivrées qu'aux pilotes, non titulaire d'une licence valable auprès de l'ASS, et uniquement sur présentation de papiers d'identité suisses (passeport, carte d'identité ou livret d'établissement pour étranger B ou C).

11.13 Licence Training Puffo

Chaque conducteur à partir de la date de son 4ème anniversaire peut, jusqu'à la fin de l'année de ses 8 ans, obtenir une licence Training Puffo. Cette licence est uniquement valable pour des démonstrations ou des entraînements avec du matériel de la catégorie Puffo. Toute participation à des courses est exclue.

11.14 Licences INTERNATIONALES

Chaque licence INTERNATIONALE est également une licence NATIONALE en regard de l'article 2.3 CSI.

Pour les licences internationales les décisions selon chapitre 3 CIK-FIA sont valables (selon l'extrait suivant):

- La licence **INTERNATIONAL C-Junior**, exclusivement réservée aux 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 non révolus à la date d'émission de la licence. La Licence pourra rester valide au-delà de la date du 14e anniversaire d'un Pilote jusqu'au terme de l'année en cours. Le demandeur doit se prévaloir d'un minimum de 5 classements avec la licence Nat A / Nat B / Nat C ou INT C-Restricted durant les deux années écoulées.

Chaque transition vers licence International C-Restricted durant l'année est définitive.

- La licence **INTERNATIONAL C-Restricted**, exclusivement réservée aux 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 non révolus à la date d'émission de la licence. La licence pourra rester valide au-delà de la date du 15e anniversaire d'un Pilote jusqu'au terme de l'année en cours. Le demandeur doit se prévaloir d'un minimum de 5 classements avec la licence International C-Junior ou National C durant les deux années écoulées.

Tout passage à la Licence C-Senior ou «B» dans le courant de l'année sera définitive.

Note de la CSN: Pour les courses suisses les dispositions suivantes s'appliquent: La licence INT-C Restricted est autorisé également pour la catégorie OK Junior (Academy y inclut).

- La licence INTERNATIONALE C-Senior 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). Le demandeur doit se prévaloir d'un minimum de 5 classements avec la licence International C-Restricted ou National C/B durant les deux années écoulées.
- La licence **INTERNATIONALE B** 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). Le demandeur doit avoir été classé parmi les 10 premiers dans au moins 3 Compétitions nationales et/ou internationales au cours des 24 mois précédant sa demande. Un résultat au minimum parmi ces 3 résultats doit avoir été obtenu dans une Compétition de Championnat national ou une Compétition internationale.
- La licence **INTERNATIONALE A** 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). Les critères de qualifications selon chapitre 3, Licence, CIK-FIA sont applicables.

11.12 Lizenz CLUB

Jeder Pilot kann ab dem Kalendarjahr in welchem er das entsprechende Alter erreicht ohne Vorqualifikation wie folgt eine Club-Lizenz beantragen:

- a) 8–10 jährig: Club E
- b) 10–12 jährig: Club D
- c) 12–14 jährig: Club C
- d) ab 15 jährig: Club B

Die Lizenzen berechtigen zur Teilnahme an Club- und Regionalen Veranstaltungen, welche von den entsprechenden Clubs durchgeführt werden.

Die Lizenzen berechtigen nur zur Teilnahme mit Material der entsprechenden Kategorie. Tageslizenzen dürfen nur gegen Vorweisung eines Schweizer-Identifikationspapiers (Pass, ID, Aufenthaltsbewilligung B oder C) und an Fahrer die nicht im Besitz einer gültigen ASN-Lizenz sind, abgegeben werden.

11.13 Lizenz Training Puffo

Jeder Fahrer kann ab dem Datum seines 4. Geburtstages bis zum Ende des Kalenderjahres seines 8. Geburtstages eine Lizenz Training Puffo beantragen. Diese Lizenz berechtigt nur zur Teilnahme an Demonstrations- und Trainingsfahrten mit Material der Kategorie Puffo. Die Teilnahme an Rennen ist ausgeschlossen.

11.14 INTERNATIONALE LIZENZEN

Jede Internationale Lizenz stellt auch eine nationale Lizenz im Sinne von Artikel 2.3 ISG dar.

Für die Internationalen Lizenzen gelten die international gültigen Bestimmungen gemäss Kapitel 3 CIK-FIA (gemäss nachfolgendem Auszug)

- Die Lizenz **INTERNATIONAL C-Junior**, ausschliesslich für Junior-Kategorien reserviert für Fahrer ab dem Kalenderjahr des erreichenden 12. Geburtstages und bis zum nicht vollendeten 14. Geburtstag bei Ausstellungsdatum der Lizenz. Die ausgestellte Lizenz behält jedoch ihre Gültigkeit bis zum Ende des laufenden Jahres. Der Gesuchsteller muss vorgängig mindestens 5 Klassierungen mit Lizenz Nat A / NAT B / Nat C oder INT C-Restricted in den letzten zwei Jahren erzielt haben.

Jeder Übergang zu der International C-Restricted Lizenz während des laufenden Jahres gilt als endgültig.

- Die Lizenz **INTERNATIONAL C-Restricted**, ausschliesslich für Senior-Kategorien reserviert (nur Kategorien ohne Schaltgetriebe), für Fahrer ab dem Kalenderjahr des erreichenden 14. Geburtstages und bis zum nicht vollendeten 15. Geburtstag bei Ausstellungsdatum der Lizenz. Die ausgestellte Lizenz behält jedoch ihre Gültigkeit bis zum Ende des laufenden Jahres. Der Gesuchsteller muss vorgängig mindestens 5 Klassierungen in den letzten zwei Jahren mit der Lizenz INTERNATIONALE C-Junior oder National C erzielt haben.

Jeder Übergang zu der International C-Senior oder B während des laufenden Jahres gilt als endgültig.

Anmerkung der NSK: Für Schweizer Rennen gelten die folgenden Bestimmungen: Die Lizenz INT-C Restricted berechtigt ebenfalls zur Teilnahme in der Kategorie OK Junior (inkl. Academy).

- Die Lizenz **INTERNATIONAL C-Senior** für Fahrer ab dem Kalenderjahr des erreichenden 15. Geburtstages (18. Geburtstag für die Kategorie Superkart). Der Gesuchsteller muss vorgängig mindestens 5 Klassierungen in den letzten zwei Jahren mit der Lizenz Nat. C / Nat. B oder International C Restricted erzielt haben.
- Die Lizenz **INTERNATIONAL B** für Fahrer ab dem Kalenderjahr des erreichenden 15. Geburtstages (18. Geburtstag für die Kategorie Superkart). Der Gesuchsteller muss vorgängig mindestens unter den 10 ersten in 3 Nationalen oder Internationalen Veranstaltungen in den letzten 24 Monaten klassiert sein, wovon 1 Resultat davon bei einer Nationalen Meisterschaft oder Internationalen Veranstaltung erzielt worden sein muss.
- Die Lizenz **INTERNATIONAL A** für Fahrer ab dem Kalenderjahr des erreichenden 15. Geburtstages (18. Geburtstag für die Kategorie Superkart). Es gelten die Qualifikationskriterien gemäss Kapitel 3.4.4 Lizenzen CIK-FIA.

Concernant le domaine d'application des licences INTERNationales, les règlements CIK-FIA sont applicables:

- Niveau A: Championnats, coupes et trophées groupe 1+2 CIK-FIA
Qualifications internationales groupe 1+2 CIK-FIA
- Niveau B: Championnats, coupes et trophées groupe 1+2 CIK-FIA
Qualifications internationales groupe 1+2 CIK-FIA
- Niveau C: Championnats, coupes et trophées groupe 1+2 CIK-FIA
Qualifications internationales groupe 1+2 CIK-FIA
Qualifications Superkart non énumérées ci-dessus.

La CSN décide sur proposition du Comité Karting de la participation d'un pilote à une équipe nationale suisse.

11.15 Particularités des licences

11.15.1 Généralités

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

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

11.15.2 Attestation d'aptitude médicale

Chaque candidat à une licence de conducteur Nationale **A, B, C** ou Internationale doit se soumettre à un examen médical d'aptitude selon les dispositions suivantes:

Licence NAT à partir du niveau NAT C :

— Contrôle médical tous les 3 ans y compris :

- Prise de la pression artérielle
- moins de 45 ans, contrôle ECG 12 dérivations (Repos-ECG)
- Dès 45 ans, contrôle ECG d'Effort

Licence INT :

— Contrôle médical chaque année

- Prise de la pression artérielle chaque année
- Moins de 45 ans, contrôle ECG 12 dérivations (Repos-ECG) tous les 2 ans
- Dès 45 ans, contrôle ECG d'Effort tous les 2 ans

La validité de l'attestation d'aptitude médicale (voir ci-dessus) expire chaque annexe au 31 décembre et ne peut être renouvelée que sur la base d'un nouvel examen! Le certificat médical ne doit pas avoir été délivré plus de trois (3) mois avant la demande de licence.

Pour de plus amples informations et le règlement complet voir Annexe L FIA, Chapitre II, Article 1 (www.motorsport.ch).

11.15.3 Validité des licences

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

Toutes les licences NATIONALes et INTERNationales établies par la CSN sont également valables en Europe pour les Epreuves NATIONALes à Participation Étrangère Autorisée (NPEA) figurant au calendrier spécifique de la CIK-FIA.

Bezüglich des Geltungsbereichs der Internationalen Fahrerlizenzen sind u.a. folgende Regelungen der CIK-FIA anwendbar:

- Stufe A: CIK-FIA Gruppe 1+2 Meisterschaften, Cups und Trophys;
CIK-FIA Gruppe 1+2 Internationale Prüfung
- Stufe B: CIK-FIA Gruppe 1+2 Meisterschaften, Cups und Trophys;
CIK-FIA Gruppe 1+2 Internationale Prüfung
- Stufe C: CIK-FIA Gruppe 1+2 Meisterschaften, Cups und Trophys;
CIK-FIA Gruppe 1+2 Internationale Prüfung
Superkart Prüfungen die oben nicht genannt sind.

Über die Teilnahme von Fahrern im Team einer Schweizer Nationalmannschaft entscheidet die NSK auf Vorschlag des Komitees Karting.

11.15 Eigenheiten der Lizenzen

11.15.1 Allgemeines

Die Ausstellung und Erneuerung der Lizenzen ist den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes der FIA und des Nationalen Sportreglements der ASN unterworfen.

Die NSK kann die Ausstellung einer Lizenz in begründeten Fällen verweigern. Sie kann eine Lizenz entziehen, wenn der Fahrer oder Bewerber die Bedingungen nicht mehr erfüllt.

11.15.2 Ärztliches Tauglichkeitszeugnis

Jeder Kandidat für eine Fahrerlizenz NATIONAL **A, B, C** oder International muss sich einer ärztlichen Tauglichkeitsuntersuchung gemäss den nachfolgenden Bestimmungen unterziehen:

NAT-Lizenz ab Stufe C:

— Arztkontrolle alle 3 Jahre inkl.:

- Blutdruckkontrolle
- unter 45 jährig, EKG 12 Ableitungen (Ruhe-EKG)
- ab 45 jährig, Belastungs-EKG

INT-Lizenz:

— Arztkontrolle jedes Jahr

- Blutdruckkontrolle jedes Jahr
- unter 45 jährig EKG 12 Ableitungen (Ruhe-EKG) alle 2 Jahre
- ab 45 jährig Belastungs-EKG alle 2 Jahre

Die Gültigkeit des ärztlichen Tauglichkeitszeugnisses (siehe oben) verfällt jeweils am 31. Dezember und kann nur durch eine neue Untersuchung erneuert werden! Die ärztliche Kontrolle darf nicht älter sein als drei (3) Monate vor Einreichung des Lizenzgesuches.

Für die weiteren Informationen und das vollständige Reglement, siehe Anhang L FIA, Kapitel II, Artikel 1 (www.motorsport.ch).

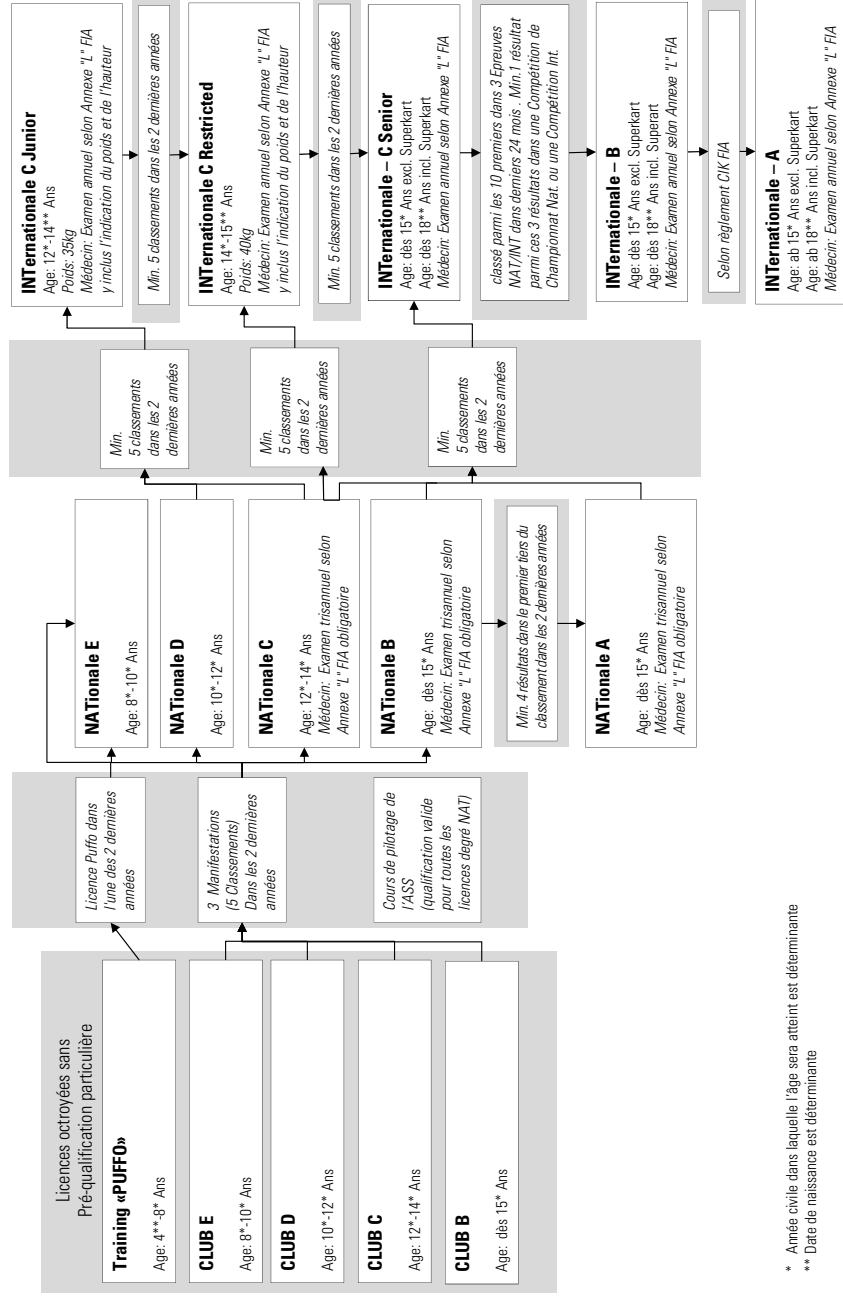
11.15.3 Gültigkeit der Lizenzen

Die Gültigkeit der Lizenzen erlischt am 31. Dezember des Ausstellungsjahres.

Alle von der NSK ausgestellten NATIONALen INTERNationalen Lizenzen sind ebenfalls in Europa, für die im spezifischen CIK-FIA Kalender aufgeführten Nationalen Veranstaltungen mit Genehmigter Ausländischer Beteiligung gültig.

REGLEMENT CSN DES LICENCES «KARTING»

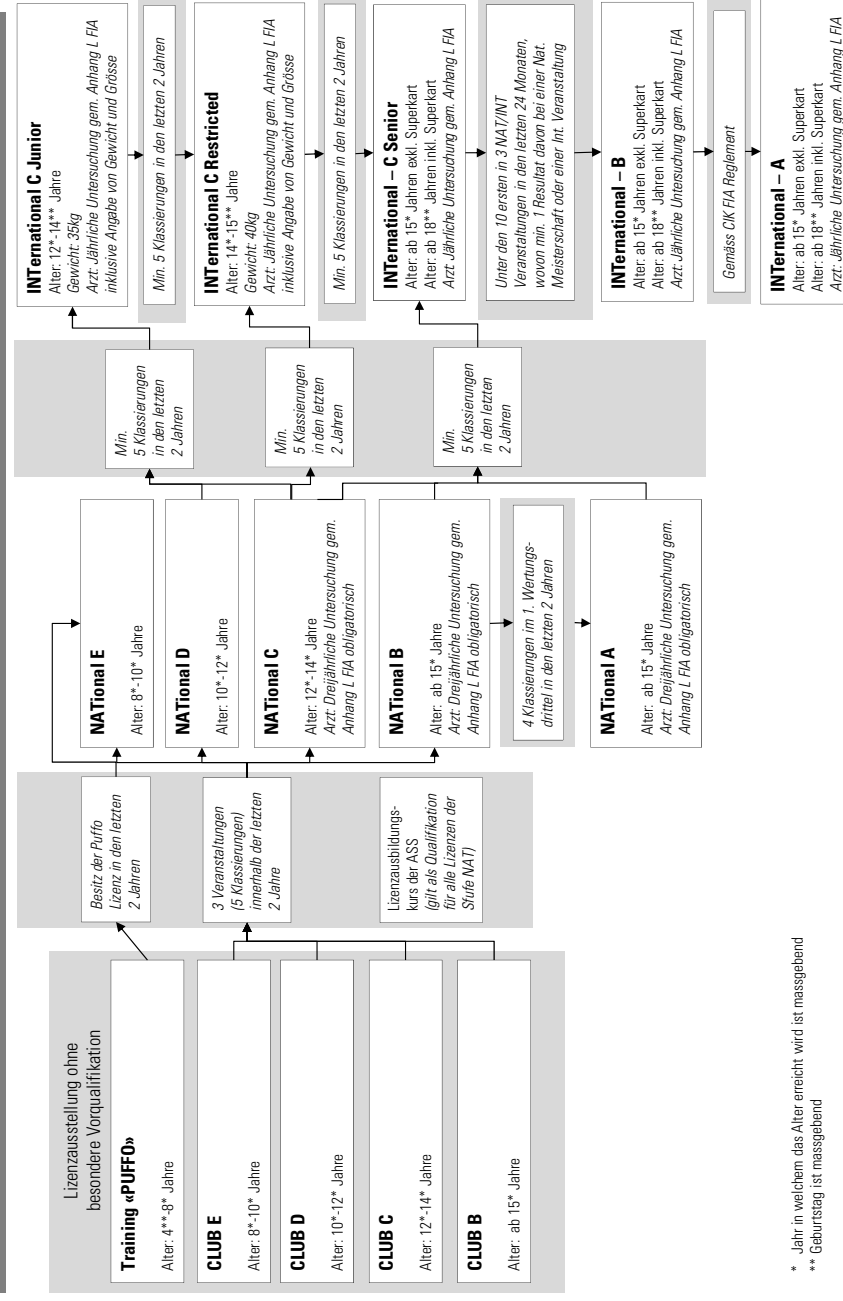
2019



* Année civile dans laquelle l'âge sera atteint est déterminante
** Date de naissance est déterminante

LIZENZ-REGLEMENT «KARTING» DER NSK

2019



* Jahr in welchem das Alter erreicht wird ist massgebend
** Geburtstag ist massgebend

12. ORGANISATION DES MANIFESTATIONS**12.1 Inscription**

Toutes les manifestations suisses de karting (y compris les courses de Club, courses régionales, coupes, trophées, démonstrations et autres), organisées en Suisse ou à l'étranger, doivent être annoncées à la CSN dans les délais prévus. Les formulaires d'inscription pour les manifestations nationales et internationales peuvent être commandés auprès d'Auto Sport Suisse Sàrl, Könizstrasse 161, 3097 Liebefeld. (ou sous www.motorsport.ch / Karting / Formulaires)

12.2 Assurances

Chaque organisateur doit disposer pour sa manifestation d'une assurance Responsabilité Civile selon les conditions de la loi en vigueur (voir Art. 12.5). La couverture minimale est la suivante:

- Pour les épreuves se déroulant sur le territoire national, la couverture de l'assurance Responsabilité Civile doit au moins correspondre aux exigences des autorités compétentes pour l'autorisation.
- Pour les épreuves se déroulant à l'étranger, la couverture de l'assurance Responsabilité Civile doit au moins correspondre aux exigences de l'ASN du pays en question. (Voir Art. 12.5)

12.3 Organismes

Les manifestations sportives peuvent être organisées par:

- la Commission Sportive Nationale de l'ASS.
- un ou plusieurs clubs.
- un groupement sportif reconnu par la CSN et muni d'un permis d'organisation délivré par la CSN.

12.4 Comité d'organisation

Le comité d'organisation assume les tâches suivantes:

- description du comité d'organisation et répartition des devoirs à ses membres.
- récolte des autorisations auprès des autorités compétentes.
- annonce pour l'inscription de la manifestation dans le calendrier sportif national et international.
- élaboration du règlement particulier selon le règlement standard pour les courses de karting de l'ASS, de l'horaire et du programme.
- direction de la manifestation, responsabilité administrative, technique et financière.
- application des mesures de sécurité.

12.5 Permis d'organisation

Aucune compétition ne peut être organisée sans permis d'organisation délivré par la CSN. La délivrance d'un permis d'organisation est soumise aux conditions suivantes:

Le règlement particulier doit en outre inclure selon le règlement standard pour les courses de karting de l'ASS les points suivants:

- Assurance**
Les organisateurs concluent une assurance Responsabilité Civile. Aucune assurance accidents et Responsabilité Civile pour les pilotes n'est incluse.
- Responsabilité**
Les pilotes participent aux manifestations à leurs propres risques. Ils assument l'entière responsabilité civile et juridique de tous les dégâts causés par eux ou par leur véhicule.
- Renoncement à la responsabilité**
Par son inscription, le concurrent renonce à tout droit de recours en cas d'accident ou de dégâts au cours de la manifestation contre:
 - l'organisateur, son mandataire, le comité d'organisation et ses aides
 - les concurrents et leurs aides
 - les autorités, services de course et toute autre personne ayant un rapport avec l'organisation de la manifestation, pour autant que l'accident ou les dégâts ne soient ni intentionnels ni imputables à une négligence.

12. ORGANISATION VON SPORTVERANSTALTUNGEN**12.1 Einschreibungen von Veranstaltungen**

Alle Schweizer Kart-Veranstaltungen, auch Clubrennen, Regionalrennen, Cups und Trophys sowie Demonstrationsfahrten und ähnlich, die in der Schweiz und im Ausland organisiert werden, müssen der NSK in der vorgeschriebenen Frist gemeldet werden. Die Einschreibeformulare für nat. und int. Kart-Veranstaltungen können bei der Auto Sport Schweiz GmbH, Könizstrasse 161, 3097 Liebefeld, bestellt werden (oder unter www.motorsport.ch / Karting / Formulare heruntergeladen werden).

12.2 Versicherungen

Jeder Veranstalter muss für seine Veranstaltung eine Haftpflichtversicherung gemäss den gültigen Gesetzesbestimmungen abschliessen. Die Minimaldeckung ist folgende:

- für Wettbewerbe, welche auf nationalem Gebiet stattfinden, muss die Deckung der Haftpflichtversicherung den Anforderungen der rechtsgültigen Bewilligungsbehörde entsprechen.
- Für Wettbewerbe, welche im Ausland stattfinden, muss die Deckung der Haftpflichtversicherung den Mindestanforderungen der ASN des betreffenden Landes entsprechen. (Vgl. Art 12.5)

12.3 Organisatoren

Sportveranstaltungen können organisiert werden durch:

- die Nationale Sportkommission der ASN.
- einen oder mehrere Clubs.
- Eine sportliche Gruppierung, die von der NSK anerkannt ist und eine Organisationsbewilligung der NSK besitzt.

12.4 Organisationskomitee

Zu den Aufgaben eines Organisationskomitees gehören:

- Bezeichnung des Organisationskomitees [vgl. Art. 25 ISG] und Aufteilung der Pflichten an seine Mitglieder.
- Einholen der Genehmigung der zuständigen Behörden.
- Anmeldung zur Einschreibung im Nationalen oder Internationalen Sportkalender.
- Ausarbeiten der Ausschreibungen gemäss Standardreglement für Kartrennen der ASS, des Zeitplanes und des Programms.
- Leiten der Sportveranstaltung, administrative, technische und finanzielle Verantwortung.
- Ergreifen von Sicherheitsmassnahmen.

12.5 Organisationsbewilligung

Ohne Genehmigung der NSK darf kein Wettbewerb durchgeführt werden. Um eine Bewilligung erteilen zu können, müssen die folgenden Bedingungen erfüllt werden:

Die Ausschreibungen müssen gemäss Standardreglement für Kartrennen der ASS u.a. folgende Hinweise enthalten:

- Versicherung**
Die Organisatoren schliessen eine Haftpflichtversicherung ab. Eine persönliche Unfall- und Haftpflichtversicherung für den Fahrer ist nicht eingeschlossen.
- Verantwortung**
Die Fahrer nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden.
- Haftungsverzicht**
Die Teilnehmer verzichten durch Abgabe der Nennung im Zusammenhang mit der während der Veranstaltung erlittenen Unfälle und Schäden auf jedes Recht des Vorgehens und Rückgriffs gegen:
 - den Veranstalter, dessen Beauftragte, das Organisationskomitee und deren Helfer;
 - die Teilnehmer und deren Helfer;
 - Behörden, Renndienste und irgendwelche andere Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen, soweit der Unfall oder Schaden nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit letzterer beruht.

Cet accord prend effet pour tous les participants avec la remise de la confirmation de participation par l'organisateur. L'assurance Responsabilité Civile de l'organisateur doit prévoir une couverture minimum de CHF 3'000'000.– par sinistre. CHF 5'000'000.– sont recommandés. (Voir Art. 12.2) Les manifestations ne peuvent avoir lieu qu'après versement des finances d'inscription et réception de l'autorisation écrite de l'ASS.

12.6 Demande de permis d'organisation

La demande de permis d'organisation, accompagnée de la documentation nécessaire, doit parvenir au Secrétariat de l'ASS à l'attention de la CSN avant la publication du règlement particulier.

La demande doit être établie conformément à l'Art. 3 CSI/RSN.

12.7 Règlement particulier

Tout comité d'organisation d'une manifestation sportive doit établir pour celle-ci un règlement particulier. Toute prescription contenue dans un règlement particulier qui serait en contradiction avec le Code Sportif International resp. le Règlement Sportif National n'est pas valable. Le règlement particulier doit être établi en conformité avec les dispositions de l'Art. 3 CSI et le règlement standard pour les courses de karting de l'ASS. Les organisateurs qui ne fournissent pas les bons formulaires d'une manche de CSK aux pilotes inscrit au CSK ou qui ne rendent pas attentif au minimum par E-mail, où trouver l'information dans Internet, pourront être sanctionnés.

12.8 Informations supplémentaires

Le règlement particulier peut être complété par des informations supplémentaires écrites faisant partie intégrante de celui-ci. Ces informations doivent être communiquées aux pilotes par écrit et affichées au tableau d'affichage officiel.

12.9 Mention obligatoire

Les règlements particuliers se référant à une manifestation sportive doivent porter clairement la mention suivante:

L'épreuve sera disputée conformément au Code Sportif International de la FIA et à ses annexes, au Règlement Sportif National de l'ASS, aux dispositions de la CIK-FIA, aux dispositions de la CSN au règlement standard de la CSN pour les courses de Karting et au règlement particulier».

12.11 Manifestations interdites

Toute demande d'organisation d'une manifestation non conforme aux prescriptions du Code Sportif International de la FIA et du Règlement Sportif National de l'ASS sera rejetée par la CSN. Si une manifestation rejetée devait malgré tout avoir lieu, les participants seront pénalisés par la CSN.

12.12 Ajournement ou suppression d'une compétition

Une compétition peut être ajournée ou supprimée uniquement pour des raisons de force majeure ou de sécurité, ou si une disposition du règlement particulier le prévoit. En cas d'ajournement à plus de 24 heures, ou de suppression, les droits d'engagement doivent être remboursés, sauf cas de force majeure. En cas de force majeure le Jury peut d'entente avec l'organisateur annuler une course ou une manifestation. Cette annulation ne donne droit à aucun dédommagement ni prétention. La CSN décide sur le classement de cette manifestation.

Diese Vereinbarung wird mit der Abgabe der Nennung an den Veranstalter allen Beteiligten gegenüber wirksam. Die Veranstalter-Haftpflichtversicherung muss eine Deckung von mindestens drei Millionen Franken pro Ereignis vorsehen. (Empfohlen werden fünf Millionen) (Vgl. Art 12.2) Die Veranstaltungen dürfen erst nach der Bezahlung der Einschreibgebühr und Erhalt der schriftlichen Bewilligung der ASN ausgetragen werden.

12.6 Gesuch um Organisationsbewilligung

Ein Gesuch um Organisationsbewilligung muss vor Veröffentlichung der Ausschreibung mit den vorgeschriebenen Unterlagen dem Sekretariat der ASS zu Händen der NSK eingereicht werden.

Das Gesuch hat aufgrund des Art. 3 ISG / NSR zu erfolgen.

12.7 Ausschreibung

Für alle Sportveranstaltungen muss das Organisationskomitee eine Ausschreibung erstellen. Jede in eine Ausschreibung enthaltene Bestimmung, die im Widerspruch zum nationalen bzw. internationalen Sportreglement steht, ist ungültig. Die Ausschreibung ist gemäss den Bestimmungen des Art. 3 ISG und dem Standardreglement für Kartrennen der ASS zu erstellen.

Veranstalter, welche die Ausschreibung von SKM-Läufen nicht den für die SKM eingetragenen Fahrern zustellen oder sie zumindest via E-Mail darauf hinweisen, wo die Ausschreibung im Internet heruntergeladen werden kann, können sanktioniert werden.

12.8 Zusätzliche Instruktionen

Die Ausschreibung kann schriftlich durch zusätzliche Instruktionen ergänzt werden, die einen integrierenden Bestandteil bilden. Sie sind dem Fahrer schriftlich bekannt zu geben und am offiziellen Anschlagbrett zu veröffentlichen.

12.9 Pflichtvermerk

Die Ausschreibung, Programme die sich auf eine Sportveranstaltung 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, den Bestimmungen der CIK-FIA, den Bestimmungen der NSK, dem Standardreglement der NSK für Kartrennen und der Ausschreibung».

12.11 Verbotene Veranstaltungen

Jedes Gesuch für eine Sportveranstaltung, die nicht den Vorschriften des Internationalen Sportgesetzes der FIA und des Nationalen Sportreglements der ASS entspricht, wird von der NSK zurückgewiesen. Gelangt sie trotzdem zur Durchführung, so werden die Beteiligten durch die NSK bestraft.

12.12 Verschiebung oder Absage eines Wettbewerbs

Ein Wettbewerb kann nur im Falle von höherer Gewalt, aus Sicherheitsgründen oder wenn eine Bestimmung der Ausschreibung dies vorsieht verschoben oder abgesagt werden. Im Falle einer Absage oder einer Verschiebung um mehr als 24 Stunden müssen die Nennelder zurückerstattet werden, ausgenommen bei höherer Gewalt.

Bei höherer Gewalt kann die Jury in Zusammenarbeit mit dem Veranstalter ein Rennen oder eine Veranstaltung annullieren. Dieser Absagegrund berechtigt zu keinen finanziellen Entschädigungen oder Forderungen. Über die Wertung der Veranstaltung entscheidet die NSK.

12.13 Assurance responsabilité civile

Les organisateurs sont tenus de conclure une assurance Responsabilité Civile particulière envers des tiers (Art. 12.2+12.5). Il doit ressortir clairement du certificat d'assurance les points suivants:

- Preneur d'assurance (organisateur)
- Somme d'assurance
- Risque assuré (Art. 30VVV)
- Validité de la couverture d'assurance
- Numéro de la police
- Désignation de la manifestation (risque assuré)

Le contrat/certificat d'assurance original doit être présenté aux commissaires sportifs avant le début des essais officiels.

12.14 Inscription pour le Championnat Suisse

Seuls seront admis au départ les pilotes dûment inscrits pour le Championnat Suisse sur www.gvi-timing.ch ou par email auprès du Secrétariat ASS info@motorsport.ch dans le délai d'inscription.

12.15 Publication des inscriptions

Il est interdit de publier le nom d'un participant tant que le comité d'organisation n'est pas en possession de son inscription en bonne et due forme. Les pilotes acceptés sous-réserve (Art. 15.7) doivent être mentionnés comme tels lors de la publication des inscriptions.

12.16 Prix

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 SuperMini, les 10 premiers, au minimum, recevront un prix. Dans toutes les autres catégories, les cinq premières places seront attribuées.

12.13 Haftpflichtversicherung

Die Veranstalter sind verpflichtet, eine besondere Haftpflichtversicherung gegenüber Dritten abzuschliessen [vgl. Art. 12.2]. Aus dem Versicherungsnachweis müssen folgende Punkte klar ersichtlich sein:

- Versicherungsnehmer (Veranstalter)
- Versicherungssumme
- Versichertes Risiko (Art. 30VVV)
- Gültigkeit der Versicherungsdeckung
- Policennummer
- Nähere Bezeichnung der Veranstaltung (Versichertes Risiko)

Der Original-Versicherungsvertrag /-nachweis ist den Sportkommissaren vor Beginn des offiziellen Trainings vorzulegen.

12.14 Einschreibung für die Schweizer Meisterschaft

Es dürfen nur Fahrer zum Start zugelassen werden, die sich ordnungsgemäss für die Schweizer Meisterschaft eingeschrieben haben auf www.gvi-timing.ch oder innerhalb der Nennfrist per Mail an das Sekretariat ASS info@motorsport.ch.

12.15 Veröffentlichung der Anmeldung

Es ist verboten, den Namen eines Fahrers bekannt zu geben oder zu publizieren, solange das Organisationskomitee nicht im Besitz seiner formgerechten Anmeldung ist. Die bedingt angenommenen Fahrer [vgl. Art. 15.7] sind bei der Veröffentlichung der Anmeldung als solche zu bezeichnen.

12.16 Preise

Die Veranstalter haben eine Anzahl Preise vorzusehen, die der Anzahl der Anmeldungen und der Wichtigkeit der Sportveranstaltung entspricht. Bei der Kategorie Mini und Super Mini erhalten mindestens die Plätze 1–10 einen Preis. In allen anderen Kategorien werden die ersten fünf Ränge prämiert.

13. DÉROULEMENT DES MANIFESTATIONS**13.1 Généralités**

Le déroulement de la manifestation doit être conforme aux dispositions du règlement particulier approuvé par la CSN. L'horaire en vigueur sera envoyé avec les dernières instructions aux pilotes inscrits et publié au tableau d'affichage officiel. Si, le jour de la manifestation, au contraire de l'horaire publié, le nombre de participants présent est plus petit que le maximum de pilotes admis sur le circuit, le Jury peut établir un nouvel horaire avec un seul groupe pour cette catégorie. Cet horaire doit être communiqué assez tôt à tous les pilotes et publiée sur le tableau d'affichage officiel.

13.2 Enregistrements administratif et technique**13.2.1 Durée**

En fonction de l'horaire officiel. Après expiration de la durée prévue, il ne peut être procédé à l'enregistrement que sur décision des Commissaires Sportifs et ce jusqu'au moment du briefing au plus tard.

13.2.2 Enregistrement administratif

Le pilote **ou son représentant légal doit être personnellement présent** pour présenter sa licence aux fonctionnaires. L'enregistrement administratif débute avant la présentation de l'équipement personnel et l'enregistrement technique, mais peut se dérouler au même endroit.

13.2.3 Equipement du pilote

Tous les pilotes inscrits sont tenus de présenter personnellement leur équipement complet (casque, gants, combinaison cuir ou homologuée CIK-FIA, souliers) lors de l'enregistrement technique (voir Art. 15.2)

13.2.4 Enregistrement technique

Tous les pilotes inscrits ont l'obligation de se rendre à l'enregistrement technique avec leur kart complet (châssis, moteur et moteur de réserve) ainsi que l'équipement (casque, gants, combinaison et chaussures). Les pilotes de la catégorie Mini, Super Mini doivent également présenter la minerve ainsi que la protection du dos et de la poitrine.

13.2.5 Pneumatiques**13.2.5.1** A l'occasion du Championnat suisse, le système de codes barres sera utilisé pour l'enregistrement et le contrôle des pneus.

Les pneus seront distribués et scannés par le personnel de l'organisateur dans le Parc Service. A partir de ce moment, les pneumatiques seront sous la responsabilité des pilotes. Il n'a plus de Parc Fermé pour les pneus. Le Commissaire Technique (avec accord du Jury) se réserve le droit de procéder à des contrôles des pneus. Les commissaires techniques ont le droit de saisir, de contrôler et de conserver des pneus dans le Parc Fermé durant l'épreuve.

13.2.5.2 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 avec le matériel fourni par l'organisateur. A la suite, les pneus resteront toujours dans le Parc Fermé (c-à-d, les pneus doivent être récupérer et monté avant l'essais chronométré. Les pneus sont à démonter après chaque manche et stocké dans le Parc Fermé.**13.3 Refus du droit au départ**

Les pilotes dont l'équipement a été contesté ne peuvent être admis au départ qu'après contrôle subséquent par les CT. Dans le cas contraire, ils n'auront aucun droit au départ.

13.4 Briefing

Le directeur de course est responsable du bon déroulement de la manifestation. La présence au briefing est obligatoire pour tous les pilotes afin que les particularités de la compétition puisse leur être communiquées. Le briefing doit se faire avant les essais libres officiels, en deux langues minimum lors des courses pour le Championnat Suisse. La non-participation, une arrivée tardive ou la participation incomplète au briefing sera sanctionnée d'une amende de CHF 50.-.

13. ABLAUF EINER VERANSTALTUNG**13.1 Allgemeines**

Der Verlauf der Veranstaltung richtet sich nach den individuellen Angaben in der von der ASN genehmigten Ausschreibung. Der gültige Zeitplan wird mit den letzten Weisungen den eingeschriebenen Piloten zugestellt und am offiziellen Anschlagbrett veröffentlicht. Wenn am Renntag entgegen des veröffentlichten Zeitplanes die Anzahl der anwesenden Fahrer kleiner ist als die maximal für diese Strecke zulässige Fahrerzahl, kann die Jury einen neuen Zeitplan mit nur einer Gruppe für diese Kategorie festlegen. Dieser Zeitplan ist frühzeitig allen Fahrern mitzuteilen und am offiziellen Anschlagbrett zu veröffentlichen.

13.2 Administrative und technische Registrierung**13.2.1 Dauer**

Sie richtet sich nach den Angaben des offiziellen Zeitplanes. Nach Ablauf der angegebenen Zeit besteht nur noch auf Entscheid der Jury hin die Möglichkeit zur Registrierung, jedoch vor dem Zeitpunkt der Fahrerbesprechung.

13.2.2 Administrative Registrierung

Der Fahrer **oder sein gesetzlicher Vertreter muss persönlich** anwesend sein und den Funktionären seine Lizenz vorweisen. Die administrative Registrierung beginnt vor der Vorweisung der Ausrüstung und der Technischen Registrierung, kann aber am gleichen Ort vorgenommen werden.

13.2.3 Ausrüstung des Fahrers

Alle eingeschriebenen Fahrer sind anlässlich der technischen Registrierung verpflichtet persönlich ihre komplette Ausrüstung vorzuzeigen (Helm, Handschuhe, Lederkombi oder CIK-FIA registriertes Kombi, Schuhe). (Vgl. Art 15.2)

13.2.4 Technische Registrierung

Alle eingeschriebenen Fahrer sind anlässlich der technischen Registrierung verpflichtet ihre kompletten Karts (Chassis, Motor, inkl. Ersatzmotor) sowie die Ausrüstung (Helm, Handschuhe, Overall und Schuhe) vorzuzeigen. Die Piloten der Kategorie Mini, Super Mini haben ebenfalls die Halskrause sowie den Rücken- und Brustschutz vorzuzeigen.

13.2.5 Reifen**13.2.5.1** Anlässlich der Schweizer Kart Meisterschaft kommt das Barcode-System für die Registrierung und die Kontrolle der Reifen zur Anwendung.

Die Reifen werden im Service Parc durch das Personal des Veranstalters verteilt, eingescannt und bleiben im Anschluss in der Obhut der Piloten. Es besteht kein Reifen Parc Ferme mehr. Die Piloten sind für ihre Reifen selber verantwortlich. Der Techniker kann in Absprache mit der Jury ausserordentliche Kontrollen vornehmen. Die Technischen Kommissare sind berechtigt während der Veranstaltung Reifen zu beschlagnahmen, zu prüfen und im Parc Ferme zu lagern.

13.2.5.2 Kommt das Barcode-System nicht zur Anwendung, werden die Reifen im Service Park durch den Veranstalter markiert und verteilt. Die Reifen müssen im Service Parc montiert werden, mit dem zur Verfügung gestellten Material des Veranstalters. Im Anschluss verbleiben die Reifen immer im Parc Fermé (d.h die Reifen müssen vor dem Zeittraining im Parc Fermé abgeholt und montiert werden. Die Reifen werden nach jedem Lauf demontiert und im Parc Fermé gelagert).**13.3 Verweigerung der Startberechtigung**

Fahrer, deren Ausrüstung beanstandet wurde, dürfen erst nach der Nachkontrolle durch den TK zum Start zugelassen werden. Andernfalls haben sie keine Startberechtigung.

13.4 Fahrerbesprechung

Der Rennleiter ist für die ordnungsgemässe Abwicklung der Veranstaltung verantwortlich. Damit die Eigenheiten der jeweiligen Veranstaltung den Fahrern mitgeteilt werden können, ist die Anwesenheit bei der Fahrerbesprechung für alle Fahrer obligatorisch. Sie muss vor dem offiziellen freien Training, bei Schweizer Meisterschaftsläufen mindestens zweisprachig, durchgeführt werden. Nichterscheinen, zu spätes Erscheinen oder eine nicht vollständige Teilnahme am Fahrerbriefing wird mit einer Busse von CHF 50.- geahndet.

13.5 Essais libres officiels

Pour toute manifestation, la règle prévoit pour chaque catégorie un certain nombre approprié d'essais libres officiels en fonction du nombre de pilotes. Les essais libres officiels sont gratuits. Seuls les pilotes ayant passé l'enregistrement sont admis. Le nombre de participants à chaque essai libre officiel ne doit pas dépasser le nombre maximum de pilotes admis pour la piste. Les essais libres officiels peuvent uniquement être effectués dans le groupe attribué. Le service sanitaire ainsi que les fonctionnaires officiels doivent être présents. Lors de toute manifestation, les essais ne peuvent commencer qu'après inspection de la piste par le directeur de course ou par un remplaçant désigné par lui, en accord avec le Jury.

Aucun Pilote ne pourra prendre le départ d'une Course sans avoir participé à au moins une séance d'Essais Libres.

13.6 Essais chronométrés

Les essais chronométrés s'effectuent par catégorie. La durée des essais chronométrés est de 6 minutes. Si le nombre de pilotes par catégorie est supérieur au nombre maximum autorisé sur le circuit, divers groupes seront tirés au sort. Dans la mesure du possible, chaque groupe devrait compter le même nombre de pilotes, mais au maximum le nombre admis sur le circuit.

Les essais chronométrés ne peuvent être effectués que dans le groupe attribué. Le non-respect de l'attribution du groupe est pénalisé par la disqualification des essais chronométrés (plus mauvais temps pour les essais chronométrés). Le pilote est seul responsable du respect de l'ordre de départ. Le départ est autorisé pendant toute la durée des essais chronométrés. Le pilote qui ne participe pas aux essais chronométrés ou qui ne peut pas être classé est mis à la fin du peloton, sans indication de temps.

Les pilotes sont classés en fonction de leur meilleur temps au tour. En cas d'égalité, le deuxième meilleur temps au tour est déterminant, etc.

13.7 Contrôle du bruit

Le contrôle du bruit est effectué conformément aux dispositions de l'Art. 22.2.

13.8 Contrôle du poids

Après les essais chronométrés et les manches de course, chaque pilote a l'obligation de se présenter spontanément au pesage dans les plus brefs délais. Les pilotes et les karts doivent être pesés avec le même équipement qu'utilisé lors de la manche ou des essais chronométrés. Le pilote doit être pesé avec l'équipement prescrit (casque, gants, chaussures, combinaison). Tout objet susceptible d'augmenter le poids est interdit. Les commissaires techniques ont la possibilité de libérer du pesage certains pilotes ou l'ensemble des pilotes de la course concernée. Le pesage est cependant obligatoire après les essais chronométrés. Ce contrôle ne peut pas être contesté et les pénalisations qui en résultent sont irrévocables. Pour plus de détails concernant le pesage, voir Art. 22.1.

13.9 Procédures de départ

Les dispositions en vigueur sont les suivantes:

Chaque participant est considéré comme parti, s'il a déclenché le chronométrage automatique lors du passage de la ligne de départ après le signal de départ.

- a) Karts avec ou sans embrayage:
 - Départ lancé
- b) Karts avec boîte de vitesse
 - Départ arrêté

13.5 Offizielles freies Training

Für alle Veranstaltungen gilt die Bestimmung, dass pro Kategorie ein bestimmte Anzahl, der Anzahl Fahrer entsprechende, offizielle freie Trainings vorgesehen sind. Offizielle freie Trainings sind unentgeltlich. Nur Fahrer, welche registriert sind, sind teilnahmeberechtigt. Die zugelassene Teilnehmerzahl pro Trainingslauf soll die maximal zugelassene Teilnehmerzahl der Strecke nicht übersteigen. Das offizielle freie Training kann nur in der zugeteilten Gruppe absolviert werden. Der Sanitätsdienst sowie die offiziellen Funktionäre müssen anwesend sein. Der Trainingsbeginn kann erst erfolgen, wenn die Strecke in Absprache mit der Jury, durch den Rennleiter oder einen von ihm bestimmten Stellvertreter kontrolliert und freigegeben wurde.

Ein Fahrer kann nur zum Rennen starten, wenn er mindestens an einem offiziellen freien Training teilgenommen hat.

13.6 Zeittraining

Das Zeittraining erfolgt getrennt nach Kategorien. Die Dauer des Zeittrainings beträgt 6 Minuten. Wenn die Fahrerzahl grösser ist als die Streckenzulassung werden verschiedene Gruppen ausgelost. Jede Gruppe soll möglichst gleich viele Teilnehmer aufweisen, im Maximum gilt jedoch die Zahl der Streckenzulassungen. Das Zeittraining kann nur in der zugeteilten Gruppe absolviert werden. Nichteinhalten der Gruppenteilung hat die Disqualifikation für das Zeittraining zur Folge (schlechteste Zeit für das Zeittraining). Der Fahrer ist selber für die Einhaltung der Startreihenfolge verantwortlich. Während der ganzen Dauer des Zeittrainings darf gestartet werden. Wer kein Zeittraining absolviert hat oder nicht gewertet werden kann, wird ohne Zeitangabe am Schluss des Feldes aufgestellt.

Massgebend für die Rangliste ist die schnellste Rundenzeit. Bei ex aequo-Rangierung zählt die zweit-schnellste Rundenzeit, usw.

13.7 Geräuschkontrolle

Die Geräuscmessung erfolgt nach den Bestimmungen von Art. 22.2.

13.8 Gewichtskontrolle

Nach den Zeittrainings und den Rennläufen hat jeder Fahrer auf direktem Weg und unaufgefordert an der Waage zu erscheinen. Fahrer und Karts müssen mit der gleichen Ausrüstung gewogen werden, wie sie den Lauf bzw. das Zeittraining absolviert haben. Der Fahrer muss in der vorgeschriebenen Ausrüstung (Helm, Handschuhe, Schuhe und Kombi) gewogen werden. Zusätzliche Gegenstände die das Gewicht erhöhen sind untersagt. Die Technischen Kommissare haben die Möglichkeit, alle oder einige Fahrer für den betreffenden Rennlauf von der Wägung zu befreien. Nach dem Zeittraining ist jedoch immer eine Wägung vorzunehmen. Diese Kontrolle kann nicht angefochten werden und die daraus resultierende Bestrafung hat endgültigen Charakter. Einzelheiten zur Gewichtsmessung siehe Art. 22.1.

13.9 Startprozedere

Es gelten folgende Regelungen:

Jeder Teilnehmer gilt als gestartet, wenn er mit dem Passieren der Zeitnahmelinie nach dem Startzeichen die automatische Zeitmessung ausgelöst hat.

- a) Karts mit und ohne Kupplung:
 - Fliegender Start
- b) Karts mit Schaltgetriebe:
 - Stehender Start

13.9.1 Départ lancé

A la fin de leur tour de formation, les pilotes se dirigent à vitesse réduite et régulière, sur deux colonnes, à l'intérieur des corridors marqués sur la piste, vers la ligne de départ.

Le pilote en pole-position peut accélérer dès la ligne jaune marquée sur la ligne droite de départ/arrivée (au minimum 25 mètres avant la ligne de départ).

En cas de dépassement (sorti partiel du corridor) des limites du corridor, le pilote sera sanctionné par la direction de course d'une pénalité de 3 secondes resp. d'une pénalité de 10 secondes en cas de dépassement complet des limites du corridor.

Pendant la phase d'approche du peloton, les feux rouges sont enclenchés. Les pilotes maintiennent leur position jusqu'à l'extinction des feux de départ qui correspond au signal de départ.

Les pilotes qui ne sont pas en mesure de prendre le départ doivent l'indiquer clairement en levant les bras. Uniquement après le passage du peloton COMPLET, le pilote peut quitter son kart et tenter de le remettre en marche. Le mécanicien ne peut être adjoindre pour aide que sur autorisation d'un officel. Si le kart pourrais redémarrer après que l'ensemble du plateau aura dépassé, le pilote peut suivre le plateau et peut sans gêner les autres pilotes essayer de reprendre sa position d'origine jusque à la ligne rouge **ou à la Grid-Line (signalé sur un tableau avec la suscription GRID) indiqué par le Directeur de Course.**

Dans le cas où la direction de course n'est pas satisfaite de la procédure de départ, le départ sera interrompu au moyen des feux orange et le peloton effectuera la tour de formation supplémentaire. La position d'origine doit être reprise pour la répétition du départ. En cas de problèmes techniques des feux de départ, le départ peut être donné avec le drapeau Suisse.

13.9.2 Départ arrêté pour les karts avec boîte de vitesses

Pendant le tour de formation, il est interdit d'effectuer des essais de départ ou de conduire exagérément en ligne zig-zag.

A la fin du tour de formation, les pilotes prennent leur position de départ alors que le drapeau rouge est présenté par un officel sur la ligne de départ. Les feux de départ restent éteints jusqu'à ce que le dernier pilote ait pris sa place sur la grille.

Un drapeau vert sera déployé à l'arrière du peloton dès que tous les karts auront pris leurs places de départ. Le directeur de course commence alors la procédure de départ par l'allumage l'un après l'autre de tous les feux rouges. Lorsque tous les feux sont allumés, la séquence dure de 2 à 4 secondes avant l'extinction de tous les feux rouges. Le signal de départ est donné par l'extinction des feux.

Tout mouvement du kart durant la procédure de départ (mouvement sous feu rouge) sera considéré comme un faux-départ et sanctionné d'une pénalité de minimum 5 secondes (voir aussi Annuaire Karting Suisse, Art. 17.7).

Si le directeur de course n'est pas satisfait de la procédure de départ, il peut alors enclencher les feux orange (faux départ). Cela signifie que tous les karts doivent effectuer un nouveau tour de formation et ensuite reprendre leur position de départ d'origine.

Les pilotes qui ne sont pas en mesure de prendre le départ doivent l'indiquer clairement en levant les bras. Uniquement après le passage du peloton COMPLET, le pilote peut quitter son kart et tenter de le remettre en marche.

Si le pilote peut redémarrer son kart sans aide extérieure il ne peut pas reprendre sa position de départ d'origine mais doit prendre le départ à la fin du plateau (sa position d'origine doit rester libre). En cas de problèmes techniques des feux de départ, le départ peut être donné avec le drapeau Suisse.

13.9.3 Nouveau départ

Si, pour une raison quelconque, le peloton doit être arrêté après le signal de départ et avant le signal d'arrivée, et si moins de 60% de la distance de course ont été parcourus, la procédure recommence avec la pré-grille.

13.9.1 Fliegender Start

Am Ende ihrer Einführungsrunde fahren die Piloten in gemässigtem und gleichbleibenden Tempo, in Zweierreihen, innerhalb der auf der Rennpiste eingezeichneten Korridore auf die Startlinie zu.

Ab der auf der Start-Zielgeraden eingezeichneten gelben Linie (mindestens 25 Meter vor der Start-Ziellinie), darf der Pilot auf der Pole Position beschleunigen.

Bei Verlassen des Korridors wird der Pilot durch die Rennleitung mit einer 3 Sekunden-Strafe (teilweise Verlassen des Korridors) und bei vollständigem Verlassen des Korridors mit einer 10 Sekunden-Strafe bestraft.

Während der Annäherungsphase des Feldes sind die Ampeln auf Rot geschaltet. Die Piloten bleiben in ihrer Position bis die Startampel erlischt und der Start somit freigegeben wird.

Piloten die nicht in der Lage sind zu starten, zeigen das deutlich mit hochheben der Arme an. Erst nach dem Vorbeifahren des ganzen Feldes darf der Pilot seinen Kart verlassen und versuchen seinen Kart wieder in Gang zu bringen. Der Mechaniker darf erst nach Erlaubnis eines Offiziellen zur Hilfe herangezogen werden. Sollte der Kart nach passieren des ganzen Feldes wieder in Gang gebracht werden können, kann der Pilot dem Feld folgen und kann ohne die anderen Piloten zu behindern auf der Strecke bis zu der Roten Linie **oder vom Rennleiter bestimmten Grid-Line (angezeigt durch eine Tafel mit der Aufschrift GRID)** versuchen seine ursprüngliche Startposition wieder einzunehmen.

Sollte die Rennleitung mit dem Startprozedere nicht zufrieden sein, wird der Start mit der orangen Ampel abgebrochen und das ganze Feld begibt sich auf die zusätzliche(n) Einführungsrunde(n).

Die ursprüngliche Startposition muss für die Startwiederholung wieder eingenommen werden. Im Falle von Problemen mit der Startampel, kann der Start auch mit der Schweizerfahne gegeben werden.

13.9.2 Stehender Start für Karts mit Getriebe

Während der Einführungsrunde ist es verboten Scheinstarts zu üben und übertriebene Zick-Zack Linien zu fahren.

Am Ende ihrer Einführungsrunde nehmen die Piloten ihren Startplatz ein, während ein Offizieller mit der roten Flagge an der Startlinie steht. Die Startampeln bleiben gelöscht bis der letzte Pilot seinen Startplatz eingenommen hat.

Wenn alle Karts auf ihren Startplätzen stehen, wird am Ende der Startaufstellung die grüne Flagge gezeigt. Der Rennleiter beginnt mit dem Startprozedere, in dem an der Ampel alle roten Lichter nacheinander zu leuchten beginnen. Wenn alle Lichter an der Ampel rot leuchten, dauert die Sequenz zwischen 2–4 Sekunden bis alle roten Lichter erlöschen. Durch das Erlöschen der Lichter ist der Start freigegeben. Jede Bewegung der Karts während dem Startprozedere (bei Rotlicht getätigte Bewegung) wird als Fehlstart betrachtet und mit einer Strafe von mindestens 5 Sekunden belegt (Vgl. Jahrbuch Schweizer Kartsport Art. 17.7).

Sollte der Rennleiter mit dem Startprozedere nicht einverstanden sein, kann er an der Startampel das orange Licht betätigen (Fehlstart). Das heisst dass sämtliche Karts sich erneut auf einen Einführungsrunde begeben und danach ihre ursprüngliche Startposition wieder einnehmen.

Piloten, welche nicht in der Lage sind zu starten, zeigen das deutlich mit hochheben der Arme an. Erst nach vorbeifahrt des GANZEN Feldes darf der Pilot seinen Kart verlassen und versuchen den Kart zu starten.

Kann der Pilot seinen Kart ohne fremde Hilfe wieder starten darf er seinen ursprünglichen Startplatz nicht mehr einnehmen sondern muss am Schluss des Feldes den letzten Startplatz einnehmen (seine ursprüngliche Startposition muss freibleiben). Im Falle von technischen Problemen mit der Startampel, kann der Start auf mit der Schweizerfahne gegeben werden.

13.9.3 Neustart

Wenn das Feld, aus welchen Gründen auch immer, nach dem Startzeichen und vor dem Fallen der Zielflagge angehalten werden muss, und nicht mindestens 60% der Renndistanz zurückgelegt sind, wird wieder mit dem Vorstart begonnen.

13.9.4 Prégrille

a) La zone de la prégrille est une zone séparée du paddock à laquelle n'ont accès que les personnes autorisées (le pilote et un (1) mécanicien).

Dès que l'accès à la zone de la prégrille est autorisé pour la catégorie appelée, les pilotes de cette catégorie ont le droit d'entrer dans la zone de la prégrille avec un (1) kart prêt pour la course et en principe un (1) mécanicien par pilote.

Tout travail sur les karts, à l'exception de la correction de la pression des pneus dans la zone de prégrille, est interdit.

Il est interdit de transporter des outils (à l'exception des manomètres de pression des pneus) dans la zone de la prégrille.

L'entrée à la zone de la prégrille sera fermée cinq minutes avant le départ affiché de la course.

Les coureurs qui n'atteignent pas à temps la zone de la prégrille (coureurs en retard) peuvent suivre depuis la zone de réparation/voie des stands le groupe si tous les autres coureurs du groupe respectif ont franchi la ligne de départ une première fois après le signal du départ. Si l'entrée de la piste se trouve après la ligne de chronométrage, les pilotes auront terminé le premier tour de la course lorsqu'ils auront franchi la ligne de chronométrage pour la première fois.

(b) Le pilote en position de départ un de chaque grille de départ d'une partie de compétition peut aussi sélectionner pour son départ le côté opposé de la première rangée. S'il souhaite exercer ce droit, il doit en informer le directeur de course avant que le signal de sortie de la prégrille soit donné. En l'absence de cette information, le point de départ se trouve sur le côté indiqué dans la licence de route ou l'annonce. Un échange de positions de départ ne concerne que la première rangée de positions de départ.

c) Dispositions supplémentaires pour les karts avec démarreurs embarqués :

Trois minutes avant le début de l'échauffement ou du tour de formation, un signal sonore de 3 minutes est émis et un « panneau 3 minutes » est affiché. Les mécaniciens doivent quitter immédiatement la zone de la prégrille.

Si un coureur utilise à nouveau l'aide d'un mécanicien après ce signal de 3 minutes, il est peut rejoindre à nouveau le groupe après en avoir reçu l'autorisation, mais il doit prendre la dernière position de départ et partir de celle-ci.

13.9.5 Neutralisation / interruption et poursuite de la course

a) Le directeur de course peut neutraliser une manche d'échauffement ou une course. Il a recours à cette possibilité si la piste de course est bloquée ou si des pilotes ou officiels sont en danger sans qu'il ne soit pour autant nécessaire d'arrêter la course.

b) Une fois cette décision prise, le directeur de course et les commissaires de piste montreront aux postes des drapeaux jaunes et un panneau avec l'inscription « SLOW » (noir sur jaune) tant que la neutralisation sera maintenue. Si disponible, le voyant orange clignotant sur la ligne de départ / d'arrivée s'allume pendant ce temps.

c) Tous les karts en compétition doivent rouler en ligne derrière le pilote en tête du groupe et les dépassements sont interdits sauf si un kart ralentit en raison d'un problème et ne peut plus suivre la vitesse de la formation.

d) Pendant la phase de neutralisation, le kart en tête détermine la vitesse qui doit être fortement réduite. Tous les autres karts doivent suivre le leader dans une formation fermée.

e) Un pilote peut se rendre dans la zone de réparation, mais la sortie ne peut se faire qu'avec l'autorisation d'un officiel. A son retour, le kart peut suivre la formation à vitesse modérée jusqu'à ce qu'il ait rejoint le dernier kart.

13.9.4 Vorstart

(a) Der Vorstartbereich ist ein vom Fahrerlager abgetrenntes Areal, zu dem nur berechnigte Personen Zutritt haben (Pilot und ein (1) Mechaniker).

Sobald der Zugang zum Vorstartbereich für aufgerufene Kategorie gestattet ist, haben Fahrer dieser Kategorie die Berechnigung, mit einem (1) rennfertigen Kart und grundsätzlich einem (1) Mechaniker je Fahrer, den Vorstart zu betreten.

Jegliche Arbeiten an den Karts mit Ausnahme der Korrektur des Reifendrucks im Vorstartbereich ist verboten.

Das Mitführen von Werkzeug (Ausnahme Reifendruckmessgerät) in den Vorstartbereich ist verboten. Der Eingang zum Vorstart wird fünf Minuten vor der Startzeit des Rennens gemäss Zeitplan geschlossen. Fahrer, die nicht rechtzeitig den Vorstartbereich erreichen (verspätete Fahrer), dürfen aus der Reparaturzone/Boxengasse dem Starterfeld nachstarten, wenn alle anderen Fahrer des betreffenden Starterfeldes nach dem Startsignal ein erstes Mal die Startlinie überfahren haben. Befindet sich die Einfahrt auf die Strecke nach der Zeitmesslinie, haben die Fahrer die erste Rennrunde beendet, wenn erstmals die Zeitmesslinie überquert wurde.

(b) Der Fahrer auf Startplatz eins jeder Startaufstellung eines Wettbewerbsteils kann auch die jeweils andere Seite in der ersten Reihe für seinen Start auswählen. Will er von diesem Recht Gebrauch machen, ist davon den Rennleiter zu informieren, bevor das Zeichen zum Verlassen des Vorstarts gegeben wurde. Bleibt diese Information aus, ist der Startplatz eins auf der Seite, wie in der Streckenlizenz bzw. Ausschreibung angegeben.

Ein Startplatztausch betrifft ausschließlich die erste Startreihe.

(c) Zusätzliche Bestimmungen für Karts mit Onboard-Starter:

Drei Minuten vor der Freigabe zum Start der Warm up- oder Formationsrunde ertönt ein 3-Minuten-Signal und es wird ein „3-Minuten-Schild“ gezeigt. Die Mechaniker haben umgehend das Vorstart-Areal zu verlassen.

Wenn ein Fahrer nach diesem 3-Minuten-Signal wiederum Hilfe eines Mechanikers in Anspruch nimmt, darf er dem Feld nach Möglichkeit und Freigabe zwar Nachstarten, muss aber die letzte Startposition einnehmen und von dieser starten.

13.9.5 Neutralisation / Unterbrechung und Fortführung des Rennens

a) Der Rennleiter kann einen Heat oder ein Rennen neutralisieren. Davon wird Gebrauch gemacht, wenn die Rennstrecke blockiert ist oder Fahrer oder Offizielle sich in Gefahr befinden, jedoch ein Rennabbruch nicht nötig erscheint.

b) Wenn diese Entscheidung getroffen wurde, zeigen der Rennleiter und die Streckenkommissare an den Streckenposten gelb geschwenkte Flaggen und eine Tafel mit dem Wort „SLOW“ (schwarz auf gelb) so lange, wie die Neutralisation bestehen bleibt. Wenn vorhanden, wird das orange Blinklicht an der Start-Ziellinie während dieser Zeit eingeschaltet

c) Alle im Wettbewerb befindlichen Karts müssen in einer Reihe hinter dem Führenden fahren und Überholen ist verboten, es sei denn, ein Kart wird wegen eines Problems langsamer und kann der Geschwindigkeit der Formation nicht mehr folgen.

d) Während der Neutralisationsphase bestimmt das führende Kart die Geschwindigkeit, die stark reduziert sein muss. Alle anderen Karts müssen in einer geschlossenen Formation den Führenden folgen.

e) Es darf in die Reparaturzone gefahren werden, aber die Ausfahrt darf erst dann erfolgen, wenn dieses durch einen Offiziellen erlaubt wird. Das wieder einfahrende Kart kann der Formation in moderater Geschwindigkeit folgen, bis es zum letzten Kart aufgeschlossen hat.

f) Si le directeur de course décide de mettre fin à la phase de neutralisation, le feu orange clignotant s'éteint. C'est le signe que la prochaine fois que vous passerez la ligne de départ, un nouveau départ aura lieu. Pendant ce tour, les panneaux « SLOW » continueront à être affichés et les drapeaux jaunes seront immobiles.

g) Le pilote en tête du groupe maintient pendant ce tour une vitesse inchangée. Le directeur de course agite le drapeau vert sur la ligne de départ, les karts sont alors autorisés à accélérer à nouveau et les dépassements sont permis si le pilote concerné a passé la ligne de départ. Les panneaux et les drapeaux jaunes aux postes de piste sont retirés et, pendant un tour, les drapeaux verts sont affichés.

13.10 Changement de matériel / Aide extérieure

Dès le départ pour le tour de formation et jusqu'au signal d'arrivée, le changement de matériel n'est autorisé que dans la zone prévue à cet effet. Les réparations ne peuvent être effectuées que par le pilote et un (1) mécanicien. Le pilote peut être poussé par un mécanicien.

Une aide extérieure par des personnes ne participant pas à la course (mécanicien, spectateurs, etc.) n'est pas autorisée.

13.11 Fin de la course

La course est terminée lorsque le pilote de tête a accompli la distance prescrite et que chaque pilote se trouvant encore en course a bouclé son tour. Si, par mégarde ou pour une autre raison, la course est arrêtée ou interrompue avant que le pilote de tête n'ait accompli le nombre de tours prévus, la course est malgré tout considérée comme terminée au moment du signal de fin de course. Si, par mégarde, le signal de fin de course est retardé, le classement est établi d'après les positions des pilotes enregistrées au moment initialement prévu pour le signal de fin de course (à la fin du nombre de tours réglementaires. Dès la fin de la course les règles du parc fermé sont applicables.

13.12 Délai de réclamation

Les réclamations contre le classement établi pour chaque manche de course doivent être présentée au Directeur de Course dans les 10 minutes et dans les 15 minutes pour chaque manche finale suivant l'affichage dudit classement.

13.13 Parc fermé

Le parc fermé est en vigueur dès la fin des essais chronométrés et des manches préliminaires est terminée et peut être levé par les commissaires sportifs, sur demande du commissaire technique, au plus tôt 10 minutes après la publication des classements (ou en accord avec le Chef Technique et/ou des Commissaires Sportifs / du Directeurs de Course, sous réserve de karts encore à contrôler). Aucun matériel ne peut être retiré du parc fermé. L'accès à la zone du parc fermé est uniquement réservé aux pilotes et mécaniciens ainsi qu'aux assistants officiels avec les cartes d'accès personnalisées. Sauf indications des contrôleurs techniques, tous les non-officiels doivent être hors du parc fermé 5 minutes après le dernier passage à la balance.

Des exceptions contre cette règle du parc fermé de 10 minutes, peuvent être accordé par le Chef des Commissaires Techniques. Le parc fermé après la finale est de 15 minutes.

L'utilisation de tout matériel ou des instruments de contrôles avant le pesage / balance est interdit (sauf des Commissaires Techniques)

f) Wenn der Rennleiter/Rennndirektor entscheidet, die Neutralisationsphase zu beenden, wird das orange Blinklicht ausgeschaltet. Das ist das Zeichen, dass beim nächsten passieren der Startlinie der Restart erfolgen wird. Während dieser Runde werden die „SLOW“-Tafeln weiterhin und die gelben Flaggen stillgehalten gezeigt.

g) Der Führende setzt die Geschwindigkeit in dieser Runde gleichbleibend fort. Der Rennleiter/Rennndirektor schwenkt an der Startlinie die grüne Flagge, die Karts dürfen daraufhin wieder beschleunigen und Überholen ist erlaubt, wenn der jeweilige Fahrer die Startlinie passiert hat. An den Streckenposten werden die Tafeln und die gelben Flaggen eingezogen und für eine Runde werden grüne Flaggen gezeigt.

13.10 Materialwechsel / Fremde Hilfe

Ab dem Start in die Einführungsrunde und bis zum Fallen der Zielflagge ist Materialwechsel nur noch in der dazu speziell bezeichneten Zone gestattet. Reparaturen dürfen ausschliesslich vom Fahrer und einem (1) Mechaniker vorgenommen werden. Das Anschieben durch 1 Mechaniker ist gestattet. Fremde Hilfe durch nicht am Rennen beteiligte Personen (Mechaniker, Zuschauer, usw.) darf nicht in Anspruch genommen werden.

13.11 Ende des Rennens

Das Rennen ist beendet, sobald der erste Fahrer die vorgeschriebene Distanz zurückgelegt und jeder Fahrer, der sich noch in Fahrt befindet, seine Runde absolviert hat. Wird ein Rennen aus Versehen oder aus anderen Gründen vorzeitig abgewinkt oder abgebrochen, bevor der erste Fahrer die vorgeschriebene Rundenzahl zurückgelegt hat, gilt das Rennen trotzdem ab dem Zeitpunkt der Signalgebung als beendet. Wird das Zeichen zur Beendigung des Rennens aus Versehen verspätet gegeben, wird die Wertung aufgrund der Positionen erstellt, die die Fahrer zum ursprünglich (gemäss vorgesehener Rundenzahl) vorgesehenen Zeitpunkt des Abwinkens inne hatten. Nach Beendigung des Rennens gelten die Parc Fermé Bestimmungen.

13.12 Protestfrist

Proteste gegen die erstellten Ranglisten der einzelnen Rennläufe müssen spätestens 10 Minuten nach den Vorläufen und 15 Minuten nach den Finalläufen, nach Aushang der betreffenden Ranglisten, beim Rennleiter eingereicht werden.

13.13 Parc Fermé

Der Parc Fermé gilt sofort nach Beendigung des Zeitfahrens und der Vorläufe und darf frühestens 10 Minuten nach Aushang der Rangliste durch den Sportkommissar auf Antrag des Technischen Kommissars aufgelöst werden (oder in Absprache mit dem Chef Technik und, oder den Sportkommissaren vom Rennleiter, mit Ausnahme der noch zu kontrollierenden Karts). Jegliches Entfernen von Material aus dem Parc Fermé ist untersagt. Das Betreten der Parc Fermé Zone ist lediglich den Piloten und Mechanikern sowie den offiziellen Helfern mit persönlicher Zutrittskarte erlaubt. Alle Nicht-Offiziellen müssen, ohne weitere Angaben der Technischen Kommissare, den Parc Fermé 5 Minuten nach der letzten Benutzung der Waage verlassen.

Ausnahmen die gegen die Parc Fermé Regelungen von 10 Minuten sprechen, können vom Chef Technische Kommissare gewährt werden. Das Parc Ferme nach den Finalläufen beträgt 15 Minuten.

Die Benutzung von jeglichem Werkzeug und Kontrollinstrumenten ist vor der Gewichtskontrolle / Waage verboten (mit Ausnahme der Technischen Kommissare).

13.14 Contrôle du matériel

Pour les besoins du contrôle de conformité avec les feuilles d'homologation, les Commissaires Techniques peuvent réclamer le démontage complet du matériel. Le pilote est lui-même responsable pour le remontage. Lors du contrôle, la présence du pilote ou de son mécanicien est obligatoire. **Si, dans le cadre d'un contrôle, le motoriste doit être sollicité, il remplacera le mécanicien qui quittera le parc fermé.** Le Jury décide quelle(s) pièce(s) sera(seront) contrôlée(s). Pour les besoins du contrôle de conformité, les Commissaires Technique sont en droit de procéder au plombage de pièces et de les confisquer jusqu'au contrôle final. Le matériel en question sera emballé et plombé dans un container fourni par l'organisateur. Le pilote sera alors responsable que ce container soit remis plombé et non détérioré en un lieu et à une heure définis en accord avec le Jury pour le contrôle.

Le commissaire technique a le droit, dans le parc fermé, de demander au pilote la remise des autres moteurs plombés.

Si, pour quelque raison que ce soit, le contrôle du matériel ne peut pas se faire dans le cadre de la manifestation, le pilote concerné sera convoqué par décision du Jury ou par courrier pour une date à laquelle s'effectuera le contrôle. Il est obligatoire de faire suite à cette convocation, mais il est possible au pilote de se faire représenter par un tiers.

13.15 Réduction de la distance de course prévue

Lors de mauvaises conditions atmosphériques le Jury peut réduire la distance de course d'au max. 40% du nombre de tours prévu. Cette décision doit être communiquée aux pilotes avant le départ de la manche en question.

13.16 Arrêt de la course

Lorsque la course doit être arrêtée à cause d'un accident, pour des raisons de sécurité ou pour d'autres raisons, le drapeau rouge sera alors agité par le Directeur de course. Il faut immédiatement réduire la vitesse et s'immobiliser dans la zone définie par le directeur de course. Les règles du parc fermé s'appliquent jusqu'à ce que le directeur de course indique la procédure à suivre. Si, pour une quelconque raison, la manche ne peut pas être répétée, la CSN décide finalement sur le classement ou l'éventuelle répétition de la manifestation.

13.16.1 Si **60%** de la distance ont été parcourus, la course est considérée comme valable et le classement est établi sur la base des positions enregistrées lors deux tour précédant l'arrêt de la course.

13.16.2 Si moins de **60%** de la distance ont été parcourus, un nouveau départ est donné et le premier départ est considéré comme invalide. Le peloton concerné quitte la piste et sera rappelé plus tard pour la répétition de la manche. Lors du nouveau départ, tous les participants sont autorisés à participer.

13.17 Mode de déroulement

A l'exception des courses d'endurance, le mode de déroulement du championnat est applicable (Art. 19.2).

13.18 Annulation d'une manche

L'organisateur peut, d'entente avec la CSN, annuler la course d'une catégorie individuelle lorsque le nombre minimum de 8 inscriptions n'est pas atteint à l'issue du délai d'engagement. La finance d'inscription sera alors remboursée.

13.19 Arrêt pendant une épreuve

Lorsque pour une raison quelconque, un pilote est dans l'obligation de s'arrêter, il doit immédiatement dégager la piste et mettre son véhicule en lieu sûr. Le pilote doit obligatoirement rester auprès de son véhicule jusqu'à la fin de la manche de course. Il est strictement interdit au pilote de pousser son véhicule ou d'emprunter la piste dans le sens contraire.

13.20 Publication des résultats

Le classement final, signée par les commissaires sportifs, communiqué aux pilotes au moins une demi-heure avant la remise des prix. Les organisateurs informeront les pilotes en temps opportun sur l'endroit et l'heure de cette publication.

Chaque liste de résultats doit comporter l'heure, les signatures du Chef du chronométrage et du Directeur de course (ou de son adjoint) ainsi que la mention suivante: «Sous réserve du contrôle technique».

13.14 Materialkontrolle

Die Technischen Kommissare haben das Recht, das Material zum Zwecke der Konformitätskontrolle mit dem entsprechenden Homologationsblatt vollständig demontieren zu lassen. Für die Montage ist der Fahrer selber verantwortlich. Bei der Überprüfung muss der Fahrer oder sein Mechaniker immer anwesend sein. **Muss im Rahmen einer Kontrolle der Motorist hinzugezogen werden, ersetzt er den Mechaniker, der den geschlossenen Park verlässt.** Die Auswahl erfolgt auf Beschluss der Jury. Die TKs können zur Materialkontrolle Kartteile plombieren und bis zur abschliessenden Überprüfung beschlagnahmen. Die entsprechenden Fahrzeugteile müssen in einem von dem Veranstalter zur Verfügung gestellten Behältnis plombiert werden. Der Fahrer ist dafür verantwortlich, dass das plombierte Behältnis unbeschädigt an einem mit der Jury abgesprochenen Termin am Ort der Überprüfung vorliegt.

Der Technische Kommissar hat das Recht im Parc Fermé vom Fahrer die restlichen plombierten Motoren zu verlangen.

Wenn die Materialkontrolle, aus welchen Gründen auch immer, nicht im Rahmen der betreffenden Veranstaltung abgeschlossen werden kann, wird der betroffene Fahrer per Jury-Entscheid oder mit eingeschriebenem Brief zu einem Prüftermin aufgeboden. Diesem Aufgebot ist unbedingt Folge zu leisten, wobei sich der Fahrer durch eine Drittperson vertreten lassen kann.

13.15 Verkürzung der vorgesehenen Renndistanzen

Bei schlechten Witterungsverhältnissen kann die Jury die Rundenzahl um maximal 40% der ausgeschriebenen Runden verkürzen. Diese Entscheidung muss vor dem Start des Laufes an die Fahrer weitergegeben werden.

13.16 Rennabbruch

Wenn ein Rennen wegen eines Unfalles, aus Sicherheits- oder anderen Gründen abgebrochen werden muss, so wird vom Rennleiter die Rote Flagge gezeigt. Es ist sofort das Tempo zu reduzieren und im vom Rennleiter definierten Bereich anzuhalten. Es gelten Parc Fermé Bedingungen, bis der Rennleiter das weitere Vorgehen angeordnet hat. Wenn der Lauf aus irgendeinem Grund nicht wiederholt werden kann, entscheidet die NSK abschliessend über die Wertung oder eine Wiederholung der Veranstaltung.

13.16.1 Wenn das Rennen **zu 60%** gefahren werden konnte, wird es als absolviert erklärt. Als Resultat gelten die Platzierungen, die die Fahrer zwei Runden vor der Unterbrechung inne hatten.

13.16.2 Wenn weniger **als 60%** gefahren werden konnten, wird das Rennen neu gestartet und der erste Start wird für ungültig erklärt. Das betroffene Feld verlässt die Strecke, und wird später zur Wiederholung des Laufes aufgerufen. Beim Neustart sind alle Teilnehmer wieder startberechtigt.

13.17 Austragungsmodus

Mit Ausnahme der Langstreckenrennen gelten die Austragungsmodi der Meisterschaft (vgl. Art. 19.2).

13.18 Rennlaufabsage

Der Veranstalter kann nach Absprache mit der NSK das Rennen einer einzelnen Kategorie absagen, wenn nicht mindestens 8 Anmeldungen beim Nennschluss vorliegen. Das Nenngeld wird zurückerstattet.

13.19 Anhalten während einer Veranstaltung

Wenn ein Fahrer aus irgendeinem Grund anhalten muss, so hat er sofort die Strecke freizugeben und das Fahrzeug an einer sicheren Stelle zu platzieren. Der Fahrer muss unbedingt bis zum Ende des Rennlaufes bei seinem Fahrzeug bleiben. Es ist dem Fahrer verboten, das Fahrzeug in entgegengesetzter Fahrtrichtung zu fahren oder zu stossen.

13.20 Bekanntgabe der Resultate

Die **von den Sportkommissaren** unterzeichnete Schlussrangliste wird den Fahrern mindestens eine halbe Stunde vor der Preisverteilung bekannt gegeben. Die Organisatoren teilen den Fahrern rechtzeitig Ort und Zeit dieser Bekanntgabe mit.

Jede Resultatliste muss mit Uhrzeit, Unterschriften des Chefs der Zeitnahme und des Rennleiters (oder dessen Stellvertreter) sowie folgendem Hinweis versehen sein: «Unter Vorbehalt der Technischen Kontrolle».

13.21 Course sur sol mouillé (course sous la pluie)

Si le directeur de course déclare qu'une partie de la compétition est « wet-practice » ou « wet-race », il appartient aux concurrents/pilotes de décider s'ils doivent prendre les mesures appropriées (par exemple changer les pneus). En tous les cas, il est interdit de monter sur un kart en même temps des pneus slicks et des pneus pluie.

Si cette décision est prise immédiatement avant le départ, un report du départ de 10 minutes est fortement recommandé. Si le directeur de course n'a pas donné de spécification relative à la « wet-practice » ou la « wet-race », les pneus slick prescrits pour la catégorie ou la série concernée doivent être utilisés. Pour des raisons de sécurité, le directeur de course peut prescrire l'utilisation obligatoire de pneus de pluie.

13.22 Dépassement

Il est interdit de conduire d'une manière qui pourrait gêner les autres conducteurs, par exemple en effectuant plus d'un changement de direction en ligne droite pour défendre une position, en repoussant un kart ou en procédant à tout autre changement de direction inhabituel. Il est interdit de conduire en zigzag ou de changer de voie pour empêcher une manoeuvre légale de dépassement. Les infractions sont sanctionnées.

13.23 Drapeau bleu

Un conducteur qui ignore manifestement le drapeau bleu ou une infraction systématique ou répétée sera signalé aux commissaires sportifs.

13.24 Arrêt des karts pendant l'entraînement / la course

(a) Le pilote qui souhaite quitter la piste parce qu'il ne peut pas continuer à rouler à la vitesse de course devrait signaler son intention en temps utile.

(b) Si un kart devait s'arrêter à l'extérieur de la voie des stands (zone de réparation), le pilote concerné doit le retirer de la piste dès que possible afin qu'il ne représente plus un danger ou ne gêne pas les autres pilotes. L'assistance des commissaires de piste ne libère pas le conducteur de cette obligation. Jusqu'à la fin de cette partie de la compétition et au transport final, le coureur doit se tenir en position sûre près de son kart et suivre les instructions des commissaires de piste.

13.25 Accès à la voie des stands

La vitesse d'un kart sur la voie des stands doit être appropriée en tout temps. Une vitesse maximale autorisée peut être prescrite à cet effet dans l'invitation à une épreuve si un appareil de mesure est disponible à cet effet à partir du moment de l'entraînement libre

13.21 Wet-Race (Regenrennen)

Wenn der Rennleiter/Renndirektor einen Wettbewerbssteil zu „wet-practice“ oder „wet-race“ erklärt, ist den Bewerbern/Fahrern die Entscheidung überlassen, entsprechende Maßnahmen (z.B. Reifenwechsel) vorzunehmen. Es ist in jedem Fall verboten, gleichzeitig Slicks und Regenreifen auf einem Kart zu montieren. Sollte diese Entscheidung unmittelbar vor dem Start getroffen werden, wird eine Startverzögerung von 10 Minuten dringend empfohlen. Gibt es durch den Rennleiter/Renndirektor keine entsprechende Festlegung für „wet-practice“ oder „wet-race“, müssen die für die jeweilige Klasse bzw. Serie vorgeschriebenen Slickreifen gefahren werden.

Der Rennleiter/Renndirektor kann aus Sicherheitsgründen die zwingende Verwendung von Regenreifen vorschreiben.

13.22 Überholen

Eine Fahrweise, die andere Fahrer behindern könnte, z. B. mehr als ein Richtungswechsel auf einer Geraden, um eine Position zu verteidigen, das Abdrängen eines Karts oder jeder andere ungewöhnliche Richtungswechsel, ist verboten. Eine „Zickzack“-Fahrweise oder der Wechsel der Fahrlinie zur Verhinderung eines begonnenen legalen Überholmanövers ist verboten. Verstöße bestraft.

13.23 Blaue Flagge

Ein Fahrer, der die blaue Flagge augenscheinlich missachtet, und ein systematischer oder wiederholter Verstoss wird den Sportkommissaren gemeldet.

13.24 Anhalten von Karts während des Trainings / Rennens

(a) Der Fahrer, der die Strecke verlassen möchte, da er nicht im Renntempo weiterfahren kann, sollte die Absicht rechtzeitig anzeigen.

(b) Sollte ein Kart außerhalb der Boxengasse (Reparaturzone) anhalten, so muss es so schnell wie möglich vom betreffenden Fahrer von der Strecke entfernt werden, so dass es keine Gefahr mehr darstellt oder andere Fahrer behindert. Auch die Mithilfe der Streckenkommissare entbindet den Fahrer nicht von dieser Pflicht. Bis zum Ende dieses Wettbewerbssteils und dem endgültigen Abtransport hat sich der Fahrer an einer sicheren Position in der Nähe seines Karts aufzuhalten und die Anweisungen der Streckenkommissare zu befolgen.

13.25 Befahren der Boxengasse

Die Geschwindigkeit eines Karts in der Boxengasse muss jederzeit angemessen sein. In der Veranstaltungsausschreibung kann dafür eine erlaubte maximale Geschwindigkeit vorgeschrieben sein, wenn eine Messeinrichtung dafür ab dem freien Training vorhanden ist.

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

auto
sport

SCHWEIZ . SUISSE . SVIZZERA  MOTORSPORT.CH



KARTSPORT:
MIT VOLLGAS IN DEN
MOTORSPORT

AKTUELLE RENNDATEN UND REGLEMENTE FINDEN SIE AUF
WWW.MOTORSPORT.CH/KART

Ihr kompetenter Ansprechpartner für alle Fragen rund um den Kartsport ist **DER VERBAND AUTO SPORT SCHWEIZ**

14. PISTES/CIRCUITS**14.1 Circuit à l'étranger**

Lorsqu'une manifestation sportive suisse se déroule en territoire étranger, les organisateurs doivent obtenir, par l'intermédiaire de la CSN, l'assentiment préalable de l'ASN.

14.2 Homologation du circuit

Chaque circuit en Suisse prévu pour une épreuve de vitesse pure doit être homologué par la CSN. La demande d'autorisation doit être accompagnée d'un croquis détaillé du tracé avec dispositif de sécurité.

14.3 Installations nécessaires pour les pistes

Les manifestations doivent comporter les installations de pistes suivantes:

14.3.1 Sécurité du public

L'organisateur doit prévoir une zone clôturée destinée aux spectateurs. Cette zone doit être séparée de la piste par des protections efficaces.

14.3.2 Parc pilotes

Un parc réservé aux participants doit être relié à la piste par une entrée et une sortie nettement distinctes. Il est interdit de stationner sur ce tronçon. Il est interdit de fumer ou de faire du feu (grill, etc.) dans les boxes. Un extincteur d'au moins 2 kg doit être présent dans chaque tente dans le parc pilotes.

Il est interdit de réchauffer les moteurs dans le paddock ou dans les zones adjacentes. L'organisateur peut déterminer une certaine zone pour le réchauffement des moteurs. Les véhicules motorisés sont interdits dans tout le paddock (scooters, vélos électriques, hoverboards, etc.).

Note de la CSN: Pour le Championnat Suisse de Karting 2019 les dispositions suivantes s'appliquent: Le réchauffement des moteurs dans le paddock ou dans les zones adjacentes est autorisé. Pour cela les dispositions de la piste ou resp. du règlement particulier s'appliquent.

14.3.3 Locaux et postes couverts

Les locaux et postes couverts suivants doivent être mis à disposition par l'organisateur:

Un local fermé pour le Jury et un local fermé pour le chronométrage. Un poste couvert doit être prévu pour le contrôle technique, pour l'enregistrement et pour la balance.

14.3.4 Service de secours

Les exigences suivantes doivent être remplies:

Une ambulance, un médecin ou un service de secours reconnu par les autorités compétentes.

14.3.5 Service du feu

Les extincteurs figurant sur la feuille d'homologation du circuit doivent être présents.

14.3.6 Parc à voitures

Un parc à voitures à la disposition des pilotes, des fonctionnaires, des invités, des représentants de la presse.

14.3.7 Zone CSN/ASS

Lors d'épreuves du CSK, la CSN se réserve le droit d'occuper gratuitement une surface appropriée pour les revendeurs officiels et les sponsors du championnat.

14.3.8 Installations sanitaires

WC en nombre suffisant, séparés pour dames et messieurs.

14.3.9 Parc fermé

Celui-ci doit être suffisamment grand et séparé du public et des boxes.

Pour les courses du Championnat Suisse de karting, une place suffisamment grande devra être prévue pour la distribution des pneus. Des infrastructures pour le montage des pneus (compresseur d'air, savon, bidons d'eau) sont également à prévoir (seulement si le système de code-barres Art. 13.2.5.1 n'est pas utilisé).

14. STRECKENBESTIMMUNGEN**14.1 Strecken im Ausland**

Wenn eine schweizerische Sportveranstaltung auf ausländischem Gebiet durchgeführt wird, muss ihr Veranstalter durch Vermittlung der NSK die Zustimmung der ASN, dessen Gebiet berührt wird, einholen.

14.2 Streckenhomologation

Für jede Strecke in der Schweiz, auf der eine Kartsport-Veranstaltung ausgetragen werden soll, muss von der NSK eine Streckenabnahme vorgenommen werden. Das Genehmigungsgesuch muss eine Streckenskizze mit Sicherheitsdispositiv beinhalten.

14.3 Erforderliche Einrichtungen für Strecken

Die Veranstaltungen haben folgende Streckeneinrichtungen zu beinhalten:

14.3.1 Schutz des Publikums

Der Veranstalter muss für das Publikum eine abgegrenzte Zuschauerzone vorsehen. Sie muss von der Bahn durch einen wirksamen Schutz abgetrennt sein.

14.3.2 Fahrerlager

Es muss ein Fahrerlager vorhanden sein, das durch voneinander abgetrennte Ein- und Ausfahrten mit der Strecke verbunden ist. Es ist verboten, auf diesen Streckenabschnitten zu parken. Im Fahrerlager ist das Rauchen sowie offene Feuer (Grill usw.) verboten. In jedem Fahrerlagerzelt muss ein Feuerlöscher von mindestens 2kg stehen.

Das Warmlaufen der Motoren ist im Fahrerlager sowie angrenzenden Zonen verboten. Der Veranstalter kann ein bestimmtes Areal zum Warmlaufen der Motoren bestimmen. Motorisierte Fahrzeuge sind im gesamten Fahrerlager verboten (Scooter, Elektofahrräder, Hooverboards, etc.).

Anmerkung der NSK: Für die Schweizer Kart Meisterschaft 2019 gelten folgende Bestimmungen: Das Warmlaufen der Motoren im Fahrerlager sowie angrenzenden Zonen ist erlaubt. Hierfür gelten die Bestimmungen der Strecke, resp. die Vorgaben gemäss Ausschreibung.

14.3.3 Geschlossene Räume, Bereiche mit Wetterschutz

Folgende Überdachungen und Räumlichkeiten müssen vom Veranstalter bereitgestellt werden: Je ein geschlossener Raum für die Jury, die Zeitnahme und den Speaker. Überdachte Bereiche für die technische Abnahme, die Registrierung und die Waage.

14.3.4 Rettungsdienst

Folgende Anforderung ist zwingend zu erfüllen: Eine Ambulanz, ein Notfallarzt oder ein von den zuständigen Behörden anerkannter Rettungsdienst.

14.3.5 Feuerwehr

Die im Streckenhomologationsblatt aufgeführten Feuerlöscher müssen vorhanden sein.

14.3.6 Parkplatz

Ein solcher muss in Streckennähe für Fahrer, Funktionäre und Pressevertreter zur Verfügung stehen.

14.3.7 Bereich NSK / ASN

Die NSK behält sich das Recht vor, bei SKM-Veranstaltungen eine geeignete Fläche für offizielle Ausrüster und Sponsoren der Meisterschaft kostenlos zu belegen.

14.3.8 Toilettenanlagen

Saubere Toiletten, für Damen und Herren getrennt, müssen in genügender Zahl vorhanden sein.

14.3.9 Parc Fermé

Ein solcher muss genügend gross und vom Publikum und dem Fahrerlager abgetrennt sein.

Bei Veranstaltungen zur Schweizer Kart Meisterschaft muss genügend Platz für die Reifenverteilung vorgesehen werden. Ebenfalls ist die nötige Infrastruktur (Luft-Kompressor, Seife, Wassergefässe) zur Reifenmontage vorzusehen (nur wenn das Barcodesystem Art 13.2.5.1 nicht zur Anwendung kommt).

14.4 Exigences concernant la piste

La piste doit être conforme aux exigences suivantes:

14.4.1 Longueur

La longueur max. de la piste est de 1700 m, la longueur min. de 450 m (Mini 350 m).

14.4.2 Largeur

Min. 6 m (Mini min. 5 m).

14.4.3 Ligne droite

180 m au maximum.

14.4.4 Revêtement de la piste

Revêtement en asphalte ou en béton sur toute la longueur de la piste pour les circuits permanents.

14.4.5 Délimitation de la piste/Sécurité

Lorsque l'on ne dispose pas d'une zone de sécurité totalement dégagée de 10 mètres de large au minimum, le circuit doit être délimité par une protection continue constituée de matériaux robustes mais suffisamment légers pour ne pas présenter un danger pour les pilotes (bottes de paille, blocs de mousse plastique expansée, etc.). La protection doit être renforcée dans les virages. Il est interdit d'utiliser des pneus détachés pour marquer la bordure de la piste. Les pneus attachés ensemble sont toutefois autorisés.

14.5 Nombre de pilotes admis

Le nombre de pilotes admis répond aux dispositions suivantes:

14.5.1 Sprint

Le nombre maximum de véhicules admis au départ est basé en premier lieu sur les indications des inspecteurs de la piste et sur le dossier de contrôle de la piste (homologation). Dans tous les cas, le nombre maximum de véhicules ne doit pas dépasser 34 karts (Art.6).

Règle générale: On compte 4 karts pour 100 m de piste (à l'étranger: en France par ex. on compte 3 karts pour 100 m de piste).

14.5.2 Courses d'endurance

Le nombre maximum de karts est de 6 par 100 m de piste.

14.4 Streckenanforderung

Es gelten folgende Anforderungen an die Strecke:

14.4.1 Länge

Die Höchstlänge beträgt 1700 m, die Mindestlänge für nat. Veranstaltungen 450 m (Kat. Mini 350 m).

14.4.2 Breite

Mindestens 6 m (Kat. Mini mindestens 5 m).

14.4.3 Länge der Geraden

Höchstens 180 m.

14.4.4 Fahrbahnoberfläche

Permanente Strecken müssen auf der gesamten Länge asphaltiert oder betoniert sein.

14.4.5 Fahrbahnbegrenzung/Sicherheit

Wenn eine absolut freie Sicherheitszone von 10 m Breite nicht vorhanden ist, müssen die Bahnabgrenzungen mit einer durchgehenden Schutzvorrichtung abgesichert werden. Sie können unter anderem aus folgenden Materialien bestehen: Netze, zusammengebundene Reifen, Strohbällen, Sandhaufen, Kunststoffblöcke usw. Sie dürfen für den Fahrer jedoch keinerlei Gefahr darstellen. Der Schutz muss in den Kurven verstärkt werden. Es ist verboten, als Fahrbahnbegrenzung einzelne Reifen zu verwenden. Zusammengebundene Reifen sind jedoch gestattet.

14.5 Zugelassene Fahrerzahl

Die zugelassene Fahrerzahl wird folgendermassen unterschieden:

14.5.1 Sprintrennen

Die maximal zugelassene Zahl der Fahrzeuge richtet sich grundsätzlich nach den Angaben im aktuellen Streckenabnahmeprotokoll (Homologation), wobei jedoch maximal 34 Fahrzeuge zugelassen sind [vgl. Art. 6].

Faustregel: Es werden 4 Karts pro 100 m Streckenlänge gerechnet (im Ausland, z.B. in Frankreich sind es 3 Karts pro 100 m Streckenlänge).

14.5.2 Langstreckenrennen

Die maximale Zahl beträgt 6 Karts pro 100 m Streckenlänge.

15. DEVOIRS DU PILOTE**15.1 Règles générales**

Les pilotes qui participent à une manifestation sportive doivent respecter strictement les prescriptions de la CSN et de la CIK-FIA, ainsi que le règlement particulier.

Chaque pilote est responsable de ses assistants ou accompagnateurs.

Chaque pilote renonce à tout procédé frauduleux ou comportement antisportif.

15.2 Equipement des pilotes

(voir aussi www.motorsport.ch/Kart/Règlements)

Lors des entraînements officiels et les 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 en cuir ou être reconnue 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. En particulier pour les catégories Puffo, Mini et Supermini, il est obligatoire de porter une minerve ainsi qu'une protection du dos et de la poitrine. Pour tous les pilotes, l'utilisation d'une protection de la poitrine et du dos ainsi que d'une minerve est recommandée (la minerve ne doit en aucun cas être modifiée).

Seuls peuvent être portés les CASQUES conformes aux normes reconnues sur le plan national ou international (tableau: motorsport.ch/Kart/Règlements). L'étiquette correspondante doit être présente.

15.3 Engagement

L'engagement a lieu par l'inscription sur gvi-timing.ch et le paiement des droits d'engagement. Avec le paiement des droits d'engagement, un contrat est conclu entre le concurrent et l'organisateur qui oblige le concurrent à prendre part à la manifestation dans laquelle il s'est engagé, sauf cas de force majeure dûment constaté.

Toute contestation entre un concurrent et le Comité d'organisation au sujet de la validité d'un engagement est jugée par l'ASS. Lorsqu'un pilote ne prend pas part à une manifestation à laquelle il s'est engagé sans s'être excusé, il sera signalé aux commissaires sportifs et sanctionné en principe d'une amende de CHF 150.–, payable à Auto Sport Suisse.

L'inscription peut aussi être envoyée par email jusqu'à l'heure limite fixée pour la clôture des engagements, pour autant que cela ait été prévu par l'organisateur. L'inscription doit toutefois être confirmée par écrit par le concurrent et le pilote ou son représentant légal (voir aussi Art. 12.5 b et c).

15.4 Inscription au Championnat Suisse

Chaque participant au Championnat Suisse doit s'inscrire officiellement au plus tard 10 jours avant la première épreuve à laquelle il envisage de participer. Le changement de catégorie n'est possible qu'une fois par année et ceci uniquement dans une catégorie supérieure. Le pilote peut s'inscrire sur gvi-timing.ch ou par mail info@motorsport.ch.

15.5 Inscriptions non valables

Les inscriptions suivantes ne sont pas prises en considération:

- celles qui sont envoyées après le délai resp. la clôture des engagements
- celles qui ne sont pas accompagnées du montant des droits d'inscription
- celles qui sont incomplètes ou qui contiennent de fausses indications

15. PFLICHTEN DES FAHRERS**15.1 Allgemeine Regeln**

Fahrer, welche an einer Sportveranstaltung teilnehmen, sind verpflichtet, sich den Vorschriften der NSK und der CIK-FIA, sowie der Ausschreibung vorbehaltlos zu unterwerfen.

Jeder Fahrer trägt auch die Verantwortung für Handlungen seiner Helfer und Begleitpersonen.

Der Fahrer hat jedes betrügerische und unsportliche Verhalten zu unterlassen.

15.2 Ausrüstung der Fahrer

(siehe auch unter www.motorsport.ch/Kart/Reglemente)

Bei offiziellen Trainings und Rennläufen muss der Fahrer einen ordnungsgemäss festgemachten Sturzhelm, geschlossene Handschuhe, einen wirksamen und unzerbrechlichen Augenschutz (Gesichtsvision) tragen. Die Bekleidung muss aus Leder oder aus CIK-FIA anerkannten Overalls bestehen und den ganzen Körper einschliesslich Arme und Beine bedecken. Die CIK-FIA Homologationsetikette/-Stickerei muss sichtbar am Kragen hinten aussen vorhanden sein.

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 ein Rücken- und Brustschutz, sowie eine Halskrause zu verwenden, empfohlen. (Die Halskrause darf nicht abgeändert werden).

Es sind nur SCHUTZHELME zu verwenden, welche den national oder international anerkannten Normen entsprechen (Tabelle: motorsport.ch/Kart/Reglemente). Die entsprechende Etikette muss vorhanden sein.

15.3 Anmeldungen

Die Anmeldung erfolgt mit der Einschreibung auf gvi-timing.ch und der Einzahlung der Nenngebühr.

Mit der Einzahlung des Nenngeldes wird ein Vertrag zwischen dem Bewerber und dem Veranstalter eingegangen, welcher den Bewerber zur Teilnahme an dem Wettbewerb verpflichtet, ausser im Falle von ordnungsgemässer festgestellter Höherer Gewalt.

Entstehen in Bezug auf die Gültigkeit einer Anmeldung zwischen Bewerber und Organisationskomitee Differenzen, so entscheidet darüber die ASS.

Falls ein Pilot unentschuldig bei einer angemeldeten Veranstaltung fehlt, wird er den Sportkommissaren gemeldet und grundsätzlich mit einer Geldstrafe in Höhe von CHF 150.–, zahlbar an Auto Sport Schweiz, bestraft. Die Anmeldung kann bis zum offiziellen Nennschluss auch via E-Mail erfolgen, wenn dies vom Veranstalter vorgesehen ist. Diese muss vom Bewerber und vom Fahrer bzw. dessen gesetzlichen Vertreter noch schriftlich bestätigt werden (siehe auch Art. 12.5 b und c).

15.4 Einschreibung zur Schweizer Meisterschaft

Jeder Teilnehmende der Schweizer Meisterschaft muss sich spätestens 10 Tage vor dem Rennen, das er zu fahren beabsichtigt, offiziell anmelden. Das Wechseln der Kategorie ist nur einmal pro Jahr möglich und das nur in eine höher gestellte Kategorie. Der Pilot kann sich unter gvi-timing.ch einschreiben oder per mail an info@motorsport.ch.

15.5 Ungültige Anmeldungen

Anmeldungen werden nicht berücksichtigt,

- die nach dem Anmeldeschluss bzw. Nennschluss eingereicht wurden
- die nicht vom festgelegten Nenngeld begleitet sind
- die unvollständig sind oder falsche Angaben beinhalten

15.6 Limitation des inscriptions

Lors des manifestations annoncées avec un nombre limité de participants, le choix se fait selon l'ordre de valeur de la finance d'inscription (valuta). L'organisateur doit informer le concurrent concerné par écrit et lui rembourser sans délai la finance d'inscription.

Pour les manches CSK, tous les pilotes régulièrement inscrits peuvent prendre part aux épreuves. Pour les manches finales du Championnat Suisse (dernières courses des épreuves comptant pour le Championnat Suisse), la CSN peut limiter le nombre de pilotes à la capacité maximum autorisée selon l'homologation de la piste. L'admission se fait selon le classement actuel du championnat.

15.7 Inscriptions conditionnelles

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.

15.8 Publicité sur les véhicules

Les véhicules prenant part à une manifestation sportive peuvent être utilisés à des fins publicitaires, cela dans le cadre des prescriptions du CSI.

La CSN peut obliger les pilotes à apposer, en des endroits prescrits, de la publicité de sponsors de l'ASS sur le véhicule et sur l'équipement de course (combinaison, casque). Cela est tout particulièrement valable pour les casquettes, montres, shirts et autres accessoires.

Les pilotes qui s'opposent à cette obligation peuvent être disqualifiés du championnat.

15.9 Enlèvement des déchets

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. Le responsable peut être puni d'une amende de CHF 100.–.

15.10 Anti Doping

Auto Sport Suisse est membre de «Antidoping Suisse». Les informations à ce sujet sont publiées sur le site Internet www.motorsport.ch.

15.6 Anmeldungseinschränkung

Bei offen ausgeschriebenen Veranstaltungen mit einer Begrenzung der maximalen Teilnehmerzahl, wird die Auswahl der Teilnehmer in der Reihenfolge der Valutadaten festgelegt. Der Veranstalter muss die betroffenen Bewerber schriftlich benachrichtigen und das Nenngeld der nichtberücksichtigten Teilnehmer unverzüglich zurückerstatten.

Bei SKM-Läufen sind sämtliche ordnungsgemäss angemeldeten Fahrer startberechtigt. Für die Finalläufe der Schweizermeisterschaft (letztes Rennen der zur Schweizermeisterschaft zählenden Veranstaltungen) kann die NSK die Fahrerzahl auf die maximal zugelassene Kapazität der Pistenhomologation begrenzen. Die Zulassung erfolgt nach der aktuellen Meisterschaftsrangliste.

15.7 Bedingte Anmeldung

Die Ausschreibung kann vorsehen, dass Anmeldungen unter gewissem, begründetem Vorbehalt angenommen werden. Zum Beispiel: Ist die Zahl der Teilnehmer begrenzt und schon erreicht, so erfolgen weitere Annahmen unter dem Vorbehalt, dass andere bereits angenommene Fahrer ihre Anmeldung zurückziehen. Ist die Anmeldung bedingt angenommen, so muss der betreffende Fahrer spätestens am Tage nach Meldeschluss schriftlich benachrichtigt werden.

15.8 Reklame an Fahrzeugen

Fahrzeuge, die an Sportveranstaltungen teilnehmen, dürfen im Rahmen der im ISG erlassenen Vorschriften zu Reklamezwecken benutzt werden.

Die NSK kann die Fahrer verpflichten, Beschriftungen von Sponsoren der ASS an vorgeschriebenen Stellen am Fahrzeug und der Rennbekleidung (Overall, Helm) anzubringen. Dies gilt insbesondere auch für Caps, Uhren, Shirts und andere Accessoires. Fahrer welche sich dieser Pflicht widersetzen, können von der Meisterschaft disqualifiziert werden.

15.9 Abfallentsorgung

Jeder ist dafür verantwortlich, dass im Fahrerlager keine Abfälle liegenbleiben. Jeder Teilnehmer ist für die Entsorgung der Reifen verantwortlich. Es ist verboten die Reifen mit dem Abfall zu entsorgen. Verantwortliche können mit CHF 100.– gebüsst werden.

15.10 Anti Doping

Auto Sport Schweiz ist Mitglied von «Antidoping Schweiz». Informationen dazu können auf der Homepage www.motorsport.ch bezogen werden.



Commission Internationale de Karting - FIA



ANNEXE N°2 : NORMES RECONNUES POUR LES CASQUES EN KARTING
APPENDIX No. 2 : RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS IN KARTING

Snell Memorial Foundation
3628 Madison Avenue,
Suite 11
North Highlands, CA 95660,
USA

Tel. +1 (916) 331-5073
Fax +1 (916) 331-0359
www.smf.org

- Snell-SA2015**
! Echéance 31/12/2023
• Not valid after 31/12/2023
- Snell-SAH2010**
! Echéance 31/12/2023
• Not valid after 31/12/2023
- Snell-SA2010**
! Echéance 31/12/2023
• Not valid after 31/12/2023
- Snell-K2015**
! Echéance 31/12/2023
• Not valid after 31/12/2023
- Snell-K2010**
! Echéance 31/12/2023
• Not valid after 31/12/2023
- Snell-FIA CMS2016**
Obligatoire pour Pilotes de moins de 15 ans
Mandatory for Drivers under 15 years old
- Snell-FIA CMS2007**
Obligatoire pour Pilotes de moins de 15 ans
Mandatory for Drivers under 15 years old
- Snell-FIA CMR2016**
Obligatoire pour Pilotes de moins de 15 ans
Mandatory for Drivers under 15 years old
- Snell-FIA CMR2007**
Obligatoire pour Pilotes de moins de 15 ans
Mandatory for Drivers under 15 years old



Commission Internationale de Karting - FIA



ANNEXE N°2 : NORMES RECONNUES POUR LES CASQUES EN KARTING
APPENDIX No. 2 : RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS IN KARTING

Fédération Internationale de l'Automobile
8, Place de la Concorde
75008 Paris
France

www.fia.com

- FIA 8859-2015**
- FIA 8860-2018**
- FIA 8860-2018-ABP**
- FIA 8860-2010**
- FIA 8860-2010**
- FIA 8860-2004**
! Echéance 31/12/2020
• Not valid after 31/12/2020

16. SIGNALS**16.1 Drapeaux / LED**

Les drapeaux / LED décrits ci-dessous, dont l'usage est réservé aux fonctionnaires, ont la signification suivante:

16.1.1 Drapeau national

Signal de départ de la course et des essais chronométrés. Pour le départ d'une course des signaux lumineux peuvent être utilisés à la place du drapeau national. Avec les signaux lumineux, le signal de départ est donné par l'extinction des feux.

16.1.2 Drapeau vert avec «V» jaune

Faux départ. Le peloton doit se former une nouvelle fois pour le départ.

16.1.3 Drapeau bleu

Est présenté aux pilotes ayant un tour de retard au minimum et qui sont susceptibles d'être doublés. Les pilotes, qui vont être doublés, doivent se comporter de telle façon que les pilotes qui vont doubler puissent le faire sans entrave.

Si le drapeau bleu est présenté à tout un groupe de pilotes, il est alors interdit à tout le groupe de dépasser.

16.1.4 Drapeau jaune

Danger, ralentir, interdiction de dépasser. L'interdiction absolue de dépasser vaut à partir du poste montrant le drapeau jaune jusqu'au prochain drapeau vert.

16.1.5 Drapeau vert

Signal de départ de la pré-grille pour le tour de chauffe et annulation du drapeau jaune.

16.1.6 Drapeau jaune à bandes rouges

Présenté pendant au moins 4 tours, il indique une détérioration de l'adhérence due à la présence d'huile ou d'eau en aval du poste de signalisation.

16.1.7 Drapeau noir à disque orange avec numéro

Arrêt pour cause de défectuosité technique. Le pilote doit visiter la zone de réparation dans le tour suivant. Il peut repartir après réparation.

16.1.8 Drapeau composé d'un triangle noir et d'un triangle blanc avec numéro.

Dernier avertissement. Ce drapeau indique au pilote que, en cas de récidive ou de comportement antisportif répété, une pénalité ou une mise hors course lui sera signalée.

16.1.9 Panneau-Penalty <<P>> avec numéro

Ce panneau indique au pilote qu'il est pénalisé jusqu'à 10 secondes pour avoir commis une infraction.

16.1.10 Drapeau noir avec numéro

Le pilote doit se rendre immédiatement au Parc Fermé. S'il est appelé, il doit se présenter aux commissaires sportifs.

16.1.11 Drapeau rouge

A l'usage exclusif du Directeur de course.

1. Arrêt de course: Il faut s'arrêter dans la zone définie par le directeur de course. Les règles du parc fermé sont appliquées jusqu'à plus ample information du Directeur de course.

2. Pendant la procédure de départ: Lors d'un départ arrêté, il faut stopper devant le drapeau rouge.

16.1.12 Drapeau à damiers noirs et blancs

Fin de la course. Il faut regagner immédiatement le parc des pilotes ou le parc-fermé.

16.1.13 Drapeau blanc

Un véhicule lent roule sur la piste.

16.1.14 Drapeau bleu et rouge (double diagonal) avec numéro

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

16.2 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.

16. SIGNALE**16.1 Flaggen / LED**

Die nachfolgend aufgeführten Flaggen / LED, welche nur von Funktionären benutzt werden dürfen, haben folgende Bedeutung:

16.1.1 Nationalflagge

Als Startzeichen für das Rennen und das Zeittraining. Für den Start des Rennens kann anstelle der Nationalflagge eine Lichtsignalanlage eingesetzt werden. Bei dieser erfolgt die Startfreigabe, sobald die Lichter ausgeschaltet werden.

16.1.2 Grüne Flagge mit gelbem «V»

Fehlstart. Das Feld muss sich nochmals formieren für den Start.

16.1.3 Blaue Flagge

Wird den Fahrern gezeigt, die mit mindestens einer Runde Rückstand im Begriff sind, überrundet zu werden. Fahrer, welche überrundet werden, müssen sich so verhalten, dass die Fahrer welche überrunden wollen, ohne jegliche Behinderung überholen können.

Wenn die blaue Flagge einer ganzen Gruppe von Fahrern gezeigt wird, dann gilt für die ganze Gruppe absolutes Überholverbot.

16.1.4 Gelbe Flagge

Gefahr, langsamer fahren, überholen verboten. Das absolute Überholverbot gilt ab dem Flagge zeigenden Streckenposten bis zur nächsten grünen Flagge.

16.1.5 Grüne Flagge

Startsignal von der Startaufstellung in die Einführungsrunde, sowie Aufhebung der gelben Flagge.

16.1.6 Gelbe Flagge mit roten Senkrechten Streifen

Während mindestens 4 Runden gezeigt, eine Verschlechterung der Haftungseigenschaften wegen Wasser oder Öl nach dem Flaggenposten anzeigend.

16.1.7 Schwarze Flagge mit oranger Scheibe und Startnummer

Halten wegen eines technischen Defekts. Der Fahrer muss bei der nächsten Runde die Reparaturzone aufsuchen. Er kann nach der Reparatur weiterfahren.

16.1.8 Flagge diagonal unterteilt in ein schwarzes und ein weißes Dreieck und Startnummer

Letzte Warnung. Diese Flagge zeigt dem Fahrer an, dass er im Wiederholungsfalle, oder aufgrund weiteren unsportlichen Verhaltens, mit Penalty bestraft oder aus dem Rennen genommen wird.

16.1.9 Penaltytafel <<P>> und Startnummer

Diese Tafel zeigt dem Fahrer an, dass er für ein Vergehen mit einer Strafe bis 10 Sekunden belegt wird.

16.1.10 Schwarze Flagge + Startnummer

Der Fahrer muss sofort den Parc Fermé aufsuchen. Wenn er aufgerufen wird, muss er sich bei den Sportkommissaren melden.

16.1.11 Rote Flagge

Zur ausschliesslichen Verfügung des Rennleiters:

1. Rennabbruch: Es ist im vom Rennleiter definierten Bereich anzuhalten. Es gelten Parc Fermé Bedingungen, bis der Rennleiter das weitere Vorgehen angeordnet hat.

2. Beim Startprozedere: Bei stehendem Start ist vor der roten Flagge anzuhalten.

16.1.12 Schwarzweiss karierte Flagge

Ende des Rennlaufes. Es ist unverzüglich die Boxeneinfahrt oder den Parc Fermé aufzusuchen.

16.1.13 Weisse Flagge

Langsam fahrendes Fahrzeug auf der Strecke.

16.1.14 Blau-Rote Flagge (doppelt diagonal getrennt) mit Nummer

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

16.2 Rundenanzeige

Bei Start / Ziel kann eine Rundenanzeigtabelle installiert sein. Diese Anzeige ist unverbindlich.

17. PÉNALITÉS**17.2 Actes répréhensibles**

Les organisateurs, les fonctionnaires, les pilotes ou toutes autres personnes sont passibles de sanctions s'ils commettent des infractions au CSI et à ses annexes, au présent règlement et à ses annexes, aux prescriptions de l'ASN ou aux règlements particuliers.

17.5 Amendes

Le Jury peut infliger des amendes pouvant aller jusqu'à CHF 5 000.–.

17.7 Pénalité en temps

La pénalité en temps est une pénalisation pour une faute commise pendant une manche.

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

Pour une infraction, 10 secondes de pénalité seront infligées et ajoutées au temps effectué par le pilote dans la manche en question.

Lors d'une infraction aux Art. 13.9.1 et 13.9.2, jusqu'à 10 secondes de pénalité seront ajoutées au temps effectué par le pilote dans la manche en question. En cas de récidive, le pilote peut être disqualifié de la manche ou, selon la gravité du cas, de la manifestation.

17.8 Disqualification

La disqualification peut être prononcée par le directeur de course (en accord avec les Commissaires Sportifs) pour la manche en question (drapeau noir avec numéro). Elle peut également être prononcée par le Jury pour de petits manquements techniques et autres. Le Jury a aussi le droit de disqualifier l'auteur d'une faute pendant et après la manifestation pour toute la durée de celle-ci. Ce qui signifie que les résultats du pilote seront annulés. Les droits d'engagement versés restent acquise à l'organisateur. Le directeur de course peut (en accord avec les Commissaires Sportifs), si un pilote met en danger d'autres concurrents ou s'il ne possède pas les qualifications nécessaires, disqualifier un pilote au moyen du drapeau noir. Une interdiction de zone pour les aides et/ou membre d'un team, ne pourra être décidée que par le Jury.

17.11 Effet des sanctions sur les prix

Les pilotes exclus, suspendus ou disqualifiés perdent tout droit aux prix.

17.13 Publication des sanctions

La CIK-FIA et la CSN ont le droit de publier ou faire publier une décision dès que celle-ci entre en force, avec ou sans indication du nom des personnes pénalisées. Ces dernières sont exclues si, suite à cette publication, elles intentent une action judiciaire contre la CIK-FIA, la CSN, l'ASN ou contre toute personne ayant procédé à ladite publication.

17. STRAFEN**17.2 Strafbarkeit**

Wer das ISG und seine Anhänge, das vorliegende Reglement und seine Anhänge, die Vorschriften der ASN oder die Ausschreibung als Veranstalter, Funktionär, Fahrer oder in einer anderen Eigenschaft verletzt, kann bestraft werden.

17.5 Bussgeld

Die Jury kann Geldstrafen bis zum Betrag von CHF 5 000.– verhängen.

17.7 Zeitstrafe

Die Zeitstrafe ist eine Bestrafung für ein Vergehen während eines Laufes. Die Zeitstrafe wird dem Fahrer in der Regel mit einer weissen Tafel mit schwarzem P, verbunden mit der Startnummer, angezeigt. Diese Strafe hat endgültigen Charakter.

Für ein Vergehen wird eine 10 Sekunden-Strafe vergeben, welche zum zeitmässigen Ergebnis des betreffenden Laufes addiert wird.

Bei Vergehen gegen Art.13.9.1 und Art.13.9.2 werden Strafen bis zu 10 Sekunden zum zeitmässigen Ergebnis des betreffenden Laufes addiert. Im Wiederholungsfall kann der Fahrer vom Rennlauf oder je nach schwere des Vergehens von der Veranstaltung disqualifiziert werden.

17.8 Disqualifikation

Die Disqualifikation kann durch den Rennleiter (in Absprache mit den Sportkommissaren) für den betreffenden Rennlauf verfügt werden (Schwarze Flagge mit Startnummer). Ebenso kann diese Strafe durch die Jury für kleine technische und andere Verstösse ausgesprochen werden. Die Jury hat indes auch das Recht, die Betroffenen während oder nach der Veranstaltung für die ganze Veranstaltung zu disqualifizieren, das heisst den Piloten in den Klassementen zu streichen. Eingezahlte Nennelder verfallen dem Veranstalter.

Der Rennleiter kann (in Absprache mit den Sportkommissaren) Fahrer, die durch ihre Fahrweise andere gefährden oder nicht die geforderte Qualifikation aufweisen, mit der Schwarzen Flagge von dem Rennen zu disqualifizieren. Ein Platzverbot für Helfer und/oder Teamangehörige darf nur durch die Jury ausgesprochen werden.

17.11 Wirkung der Strafen auf die Preise

Ausgeschlossene und suspendierte Fahrer verlieren jeden Anspruch auf Preise.

17.13 Veröffentlichung der Strafen

Die CIK-FIA und die NSK sind berechtigt, die gefällte Entscheidung, sobald sie rechtskräftig ist, mit oder ohne Angabe der Namen der bestraften Personen bekannt zu geben oder bekannt geben zu lassen. Die bestraften Personen werden ausgeschlossen, wenn sie aufgrund der Veröffentlichung gegen die CIK-FIA, die ASN, die NSK oder gegen eine andere Person gerichtlich vorgehen, welche die Veröffentlichung vorgenommen hat.

17.14 Infractions aux règlements

La liste des infractions au règlement ci-dessous n'est pas exhaustive:

17.14.1 Disqualification de la manche en question

La disqualification de la course en question, ou des essais chronométrés, est prononcée notamment pour les infractions suivantes:

- a) poids insuffisant
- b) absence à la pesée
- c) perte ou endommagement du pot d'échappement ou du silencieux d'admission rendant impossible, de l'avis du Directeur de Course ou des commissaires techniques, le respect des normes du bruit; cela est également valable lors du dernier tour
- d) pilotage d'un kart qui n'est pas en parfait état de marche
- e) casque mal fixé
- f) tout raccourci volontaire, également pendant le tour de formation
- g) embrayage non conforme selon l'Art. 22.4
- h) non-conformité du carburant après contrôle
- i) absence ou enlèvement non autorisé de matériel dans le parc fermé. (En cas de répétition, cela peut conduire à une disqualification de toute la manifestation).

17.14.2 Disqualification pour toute la manifestation.

La disqualification pour toute la manifestation est prononcée notamment pour les infractions suivantes:

- a) non-respect du règlement sur le carburant lors d'une analyse détaillée par le laboratoire
- b) absence ou refus de se présenter au contrôle de conformité
- c) modifications interdites du moteur
- d) dépassement de la cylindrée
- e) changement de matériel non autorisé durant les manches
- f) tout procédé frauduleux, manœuvre déloyale ou agissement antisportif de nature à nuire aux intérêts du karting
- g) voies de fait
- h) absence ou enlèvement non autorisé de matériel dans le parc fermé
- i) non-respect du règlement sur les pneumatiques
- j) non-respect du drapeau noir
- k) mesure de bruit plus de 100 dB

17.14 Règlementsverstöße

Die nachstehenden Reglementsverstöße sind nicht abschliessend aufgeführt:

17.14.1 Disqualifikation für den betreffenden Rennlauf

Disqualifikation für den betreffenden Rennlauf, bzw. des Zeittrainings wird ausgesprochen u.a. bei:

- a) Untergewicht
- b) Nichterscheinen bei der Waage
- c) Derjenige, der den Ansaug- oder Auspuffgeräuschdämpfer verliert oder dermassen beschädigt, dass nach dem Ermessen des Rennleiters oder der Technischen Kommissare der vorgeschriebene Lärmgrenzwert nicht mehr eingehalten werden kann; dies gilt auch in der letzten Runde
- d) Fahrer mit nicht betriebssicheren Karts
- e) Nicht korrekt befestigter Helm
- f) Mutwillig gefahrene Abkürzungen der Strecke inklusive Einführungsrunden
- g) Nicht konforme Kupplung gemäss Art. 22.4
- h) Abweichung beim Treibstoff nach erfolgter Kontrolle
- i) Nichterscheinen oder unerlaubtes Entfernen von Material aus dem Parc Fermé (Im Wiederholungsfalle kann es zur Disqualifikation von der ganzen Veranstaltung führen).

17.14.2 Disqualifikation für die ganze Veranstaltung

Die Disqualifikation für die ganze Veranstaltung wird bei den folgenden Verstößen ausgesprochen:

- a) Verstoß gegen das Treibstoffreglement bei einer Detailanalyse durch das Labor
- b) Nichterscheinen oder Verweigerung einer Konformitätskontrolle
- c) Verbotene Änderungen am Motor
- d) Zuviel Zylinderinhalt
- e) Unerlaubte Materialwechsel während Rennläufen
- f) Betrügerisches oder unsportliches Verhalten, sowie alle illoyalen Machenschaften, die geeignet sind, den Interessen des Kartsports zu schaden
- g) Tötlichkeiten
- h) Nichterscheinen oder unerlaubtes Entfernen von Material aus dem Parc Fermé
- i) Verstoß gegen das Reifenreglement
- j) Nichtbeachtung der Schwarzen Flagge
- k) Lärmmessung über 100 dB

18. RÉCLAMATIONS, PROCÉDURE D'APPEL

18.1 Réclamations

Le dépôt d'une réclamation est régi par les prescriptions de l'Art. 13 CSI/RSN.

18.3 Les délais suivants sont valables

18.3.1 Réclamations contre l'engagement de pilotes et contre la longueur annoncée des manches de course:

Jusqu'à 10 minutes après l'affichage des listes concernées.

18.3.2 Réclamations contre un handicap et contre la composition des séries:

Jusqu'à 10 minutes après l'affichage des listes concernées.

18.3.3 Réclamations contre les classements intermédiaires:

Jusqu'à 10 minutes après l'affichage des résultats.

18.3.4 Réclamations contre le classement établi à l'issue d'une manifestation:

Jusqu'à **15 minutes** après l'affichage des résultats.

18.3.5 Réclamations contre un pilote ou son véhicule:

Jusqu'à 10 minutes après la manche en question ou les essais chronométrés.

18.5 Convocation et procédure

En cas de contrôle, seulement le pilote et le concurrent visés par la réclamation peuvent assister au contrôle. Ils peuvent être accompagnés par un mécanicien. Si le pilote est mineur, son représentant légal peut intervenir. Le concurrent peut se faire représenter par une tierce personne munie d'une procuration écrite.

18.6 Droit d'appel

Le droit d'appel est régi par les prescriptions de l'Art. 15 CSI/RSN.

18.7 Publication du classement et distribution des prix

La publication des classements officiels a lieu selon l'Art. 13.20.

18. PROTESTE, REKURSWESEN

18.1 Proteste

Proteste sind gemäss den Bestimmungen des Art. 13 ISG/NSR geregelt.

18.3 Gründe und Fristen

18.3.1 Proteste gegen die Zulassung von Fahrern und gegen die angekündigte Länge der Rennläufe:

Bis 10 Minuten nach dem Aushang der entsprechenden Listen.

18.3.2 Proteste gegen die Zusammenstellung von Serien:

Bis 10 Minuten nach dem Aushang der entsprechenden Listen.

18.3.3 Proteste gegen Zwischenranglisten:

Bis 10 Minuten nach Aushang der Resultate.

18.3.4 Proteste gegen die nach Abschluss der Sportveranstaltung erstellten Resultatlisten:

Bis **15 Minuten** nach Aushang der Resultate.

18.3.5 Proteste gegen Fahrer oder deren benutzten Fahrzeuge:

Bis 10 Minuten nach Abschluss des betreffenden Rennlaufes oder Zeitfahrens.

18.5 Vorladung und Verfahren

Im Falle einer Überprüfung kann allein der vom Protest betroffene Fahrer und dessen Bewerber der Kontrolle beiwohnen. Sie können von einem Mechaniker begleitet werden. Falls der Fahrer Minderjährig ist, kann sein gesetzliche Vertreter eintreten. Anstelle des Bewerbers kann eine schriftlich bevollmächtigte Person den Fahrer vertreten.

18.6 Berufungsrecht

Das Recht auf Berufung ist gemäss den Bestimmungen des Art. 15 ISG/NSR geregelt.

18.7 Veröffentlichung der Resultatlisten und Preisverteilung

Die Veröffentlichung der Klassemente erfolgt gemäss Art. 13.20.

19. RÉGLEMENTATION DES CHAMPIONNATS SUISSES**19.1 Généralités**

Le règlement du Championnat est valable pour toutes les catégories.

Seuls sont admis au classement les pilotes titulaires d'une licence suisse de l'ASS qui se sont officiellement inscrits au Championnat (voir Art. 15.4).

Le Championnat se dispute sur les jours de course inscrits et prend en considération les classements des manches préliminaires (Race 1 / Race 2) ainsi que les classements de la finale. Nombre de classements possibles, ç-à-d. nombre d'épreuves pour cette Catégorie à 3 manches de course chacune.

a) Catégories autorisées

La CSN ouvre pour le Championnat Suisse de Karting pour les catégories suivantes.

- selon règlement CIK-FIA et AKS KZ2 / OK Senior / OK Junior (Academy y inclu)
- selon règlement AKS lame X30 Challenge Switzerland / Super Mini

b) Nombre de courses

La CSN fixe le nombre de courses pour le Championnat Suisse de Karting. Des séries hôtes reconnues par la CSN peuvent participer aux courses (pas de titre de champion suisse).

c) Titres de champion

Pour 2019, la CSN attribue des titres de Champion Suisse suivants:

- Champion Suisse de la catégorie KZ2
- Champion Suisse de la catégorie lame X30 Challenge Switzerland
- Champion Suisse de la catégorie OK Senior
- Champion Suisse de la catégorie OK Junior (Academy y inclu)
- Champion Suisse de la catégorie Super Mini

En cas de participation insuffisante dans une catégorie pour le Championnat, la CSN est libre de regrouper des catégories.

Les 10 premiers pilotes de chaque catégorie au classement général seront primés.

d) Prix et Coupes

Les prix en nature peuvent être retirés jusqu'au plus tard un mois après la manifestation. Aucun prix ne sera envoyé. Les prix en espèces doivent être retirés personnellement par les pilotes concernés lors de la remise des prix CSK. Dans le cas contraire, les prix non retirés seront considérés comme n'étant pas attribués.

e) Lors de chaque compétition, les pilotes ayant remporté une place sur le podium, doivent obligatoirement y apparaître en combinaison fermée mais sans casque.

19.2 Mode de déroulement**19.2.1 Déroulement**

Si le nombre des pilotes est inférieur ou égal au nombre autorisé pour la piste, la règle suivante est applicable pour le jour de la course:

a) Essais libres officiels (selon dispositions de l'art. 13.5)

b) Essais chronométrés de 6 minutes par catégorie.

Le nombre de tours effectués ainsi que le moment peuvent être choisis librement pendant les 6 minutes.

Le meilleur temps d'essai est déterminant pour la grille de départ.

Dès qu'un participant aborde la zone des stands, il n'est plus autorisé de reprendre les essais chronométrés.

19. SCHWEIZERMEISTERSCHAFTS-BESTIMMUNGEN**19.1 Allgemeines**

Die Meisterschaftsbestimmungen gelten für alle Kategorien.

Gewertet werden nur Fahrer mit Schweizer Lizenz (mind. NATIONALE Lizenz) der ASS, welche sich offiziell für die Meisterschaft eingeschrieben haben (siehe Art. 15.4).

Austragung über die eingeschriebenen Renntage, wovon die Rangliste der Vorläufe (Race 1 / Race 2), sowie die Rangliste des Finallaufes für die Meisterschaft zählen. Anzahl mögliche Wertungen, d.h. Anzahl der für diese Kategorie durchgeführte Veranstaltungen mit je 3 Wertungsläufen.

a) Zugelassene Kategorien

Die NSK schreibt folgende Kategorien für die Schweizer Kart Meisterschaft aus:

- nach CIK-FIA und SKJ Reglement KZ2 / OK Senior / OK Junior (inkl. Academy)
- nach SKJ-Reglement lame X30 Challenge Switzerland / Super Mini

b) Anzahl Rennen

Die NSK legt die Anzahl der Rennen zur Schweizer Kart Meisterschaft fest. Zu den Rennen können NSK-anerkannte Gastkategorien teilnehmen (kein Schweizermeister Titel).

c) Meistertitel

Die NSK schreibt 2019 folgende Schweizermeister-Titel aus:

- Schweizermeister der Kategorie KZ2
- Schweizermeister der Kategorie lame X30 Challenge Switzerland
- Schweizermeister der Kategorie OK Senior
- Schweizermeister der Kategorie OK Junior (inkl. Academy)
- Schweizermeister der Kategorie Super Mini

Bei ungenügender Teilnahme einer Kategorie für die Meisterschaft steht es der NSK frei Kategorien zusammen zulegen.

Die zehn erstklassierten Fahrer jeder Kategorie in der Gesamtwertung werden prämiert.

d) Preise und Pokale

Naturalpreise, welche nicht spätestens einen Monat nach der Schlussfeier abgeholt werden, bleiben Eigentum des Veranstalters. Eine Zustellung der Preise ist ausgeschlossen.

Geldpreise müssen von jedem der betreffenden Fahrer anlässlich der SKM-Meisterfeier persönlich abgeholt werden. Andernfalls werden die nicht abgeholt Preise als nicht vergeben betrachtet.

e) Die Fahrer, welche einen Podestplatz erkämpft haben, müssen bei der Siegerehrung zwingend mit dem geschlossenen Rennoverall, jedoch ohne Helm, auf dem Podest erscheinen. Einen Teilnahme an der Rangverkündigung ist für alle Piloten Ehrensache.

19.2 Austragungsmodus**19.2.1 Ablauf**

Wenn die Fahrerzahl kleiner oder gleich als die Streckenzulassung ist, gilt für den Renntag die nachfolgende Regelung:

a) Offizielles freies Training (gemäss Bestimmungen von Art. 13.5)

b) Zeittraining à 6 Minuten pro Kategorie.

Die Anzahl der gefahrenen Runden sowie der Zeitpunkt sind während den 6 Minuten freigestellt.

Die beste Trainingszeit entscheidet über die Startaufstellung.

Sobald ein Teilnehmer den Boxenbereich anfährt, darf er das Zeittraining nicht wieder aufnehmen.

- c) 2 courses (Race 1 / Race 2) à 16–18 km (Mini, Super Mini: 8–12 km)
 La grille de départ pour la Race 1 est établie en fonction du résultat des essais chronométrés
 La grille de départ pour la Race 2 est établie en fonction du résultat de la Race 1
 Attribution des points de rang:

Place 1	0 points
Place 2	2 points
Place 3	3 points
etc.	

- d) Finale
 La distance de la finale est la suivante: 20–24 km (Mini / Super Mini: 12–14 km)
 La grille de départ pour la finale est établie en fonction de l'addition des points de rang de la Race 1 et de la Race 2. En cas de classement ex-aequo, les essais chronométrés seront déterminants.
 Le classement de la finale détermine le classement du jour et autorise les gagnants à participer à la cérémonie des vainqueurs et à la remise des prix (participants étrangers également).

19.2.2 Si le nombre des pilotes est supérieur au nombre autorisé pour la piste, la règle suivante est applicable pour le jour de la course:

Les essais officiels dans la catégorie correspondante peuvent être répartis de façon aléatoire sur deux groupes d'essai et avoir lieu dans le cadre d'une séance d'essai pour chacun des groupes.

- a) Essais chronométrés
 Si les essais chronométrés ont lieu dans un seul groupe, le classement des essais chronométrés sera établi en fonction des temps réalisés, à commencer par le temps le plus rapide.

Si les essais chronométrés ont lieu en deux groupes, et si le temps d'essai le plus rapide réalisé dans le groupe le plus lent n'est pas supérieur à 101% du temps d'essai le plus rapide réalisé par le groupe le plus rapide, le classement global des essais chronométrés sera établi en fonction des temps réalisés dans les deux groupes confondus, à commencer par le plus rapide.

Si les essais chronométrés ont lieu en deux groupes et si le temps d'essai le plus rapide du groupe le plus lent est supérieur à 101% du temps d'essai le plus rapide du groupe le plus rapide, le classement global des essais chrono-métrés sera établi comme suit sur la base des classements dans chacun des groupes d'essais chronométrés:

Résultat dans le groupe d'essais chronométrés	Résultat global des essais chronométrés
<i>Rang 1 du groupe le plus rapide</i>	<i>1er rang global des essais chronométrés</i>
<i>Rang 1 du groupe le plus lent</i>	<i>2ème rang global des essais chronométrés</i>
<i>Rang 2 du groupe le plus rapide</i>	<i>3ème rang global des essais chronométrés</i>
<i>Rang 2 du groupe le plus lent</i>	<i>4ème rang global des essais chronométrés</i>
<i>Rang 3 du groupe le plus rapide</i>	<i>5ème rang global des essais chronométrés</i>
<i>Rang 3 du groupe le plus lent</i>	<i>6ème rang global des essais chronométrés</i>

etc.
 En cas d'égalité de temps, le deuxième temps le plus rapide du pilote concerné sera déterminant (ensuite le troisième temps le plus rapide, etc.).

- c) 2 Rennen (Race 1 / Race 2) à 16–18 km (Mini / Super Mini 8–12 km)
 Die Startaufstellung für Race 1 erfolgt nach dem Ergebnis des Zeittrainings
 Die Startaufstellung für Race 2 erfolgt nach dem Ergebnis von Race 1
 Rangpunkteverteilung:

Platz 1	0 Punkte
Platz 2	2 Punkte
Platz 3	3 Punkte
usw.	

- d) Finallauf
 Die Rangliste im Finallauf ergibt das Tagesklassesment und berechtigt die Gewinner an der Teilnahme der Siegerzeremonie und Prämierung (auch ausländische Teilnehmer).
 Die Länge des Finallaufs beträgt: 20–24 km (Mini / Super Mini: 12–14 km)
 Die Startaufstellung für den Finallauf erfolgt nach Addition der Rangpunkte von Race 1 und Race 2.
 Bei ex aequo Rangierung ist das Zeittraining entscheidend.

19.2.2 Wenn die Fahrerzahl grösser als die Streckenzulassung ist, gilt für den Renntag die nachfolgende Regelung:

Das offizielle Training kann in der betreffenden Kategorie in zwei beliebig zusammengestellten Trainingsgruppen eingeteilt und in jeweils einer Trainingssitzung für jede Gruppe durchgeführt werden.

- a) Wird das Zeittraining in einer Gruppe durchgeführt, erfolgt die Platzierung im Zeittrainingsergebnis nach den jeweils erzielten Zeiten, beginnend mit dem Schnellsten.

Wird das Zeittraining in zwei Gruppen durchgeführt, und die schnellste erzielte Trainingszeit in der langsameren Gruppe liegt nicht über 101% der schnellsten erzielten Trainingszeit in der schnelleren Gruppe, erfolgt die Platzierung im Gesamt-Zeittrainingsergebnis nach den jeweils erzielten Zeiten aus beiden Gruppen, beginnend mit dem Schnellsten.

Wird das Zeittraining in zwei Gruppen durchgeführt, und die schnellste erzielte Trainingszeit in der langsameren Gruppe liegt über 101% der schnellsten erzielten Trainingszeit in der schnelleren Gruppe, wird das Gesamt-Zeittrainingsergebnis aus den Platzierungen in den jeweiligen Zeittrainingsgruppen wie folgt gebildet:

Ergebnis in der Platzierung in Zeittrainingsgruppe	Gesamt-Zeittrainingsergebnis
<i>Platz 1 schnellere Gruppe</i>	<i>1. Platz Gesamt-Zeittraining</i>
<i>Platz 1 langsamere Gruppe</i>	<i>2. Platz Gesamt-Zeittraining</i>
<i>Platz 2 schnellere Gruppe</i>	<i>3. Platz Gesamt-Zeittraining</i>
<i>Platz 2 langsamere Gruppe</i>	<i>4. Platz Gesamt-Zeittraining</i>
<i>Platz 3 schnellere Gruppe</i>	<i>5. Platz Gesamt-Zeittraining</i>
<i>Platz 3 langsamere Gruppe</i>	<i>6. Platz Gesamt-Zeittraining</i>

usw.
 Bei Zeitgleichheit wird die zweitschnellste Runde des betreffenden Fahrers herangezogen (danach die drittschnellste Runde, usw.).

b) Courses éliminatoires (qualification pour les courses)

Pour désigner les participants qualifiés pour les courses, des courses éliminatoires (courses de qualification) seront disputées. Une course éliminatoire a une longueur de 13 ± 1 km (Mini / Super Mini: 9 ± 1 km).

La répartition des participants en 3 groupes A, B et C est effectuée en fonction du classement officiel des essais chronométrés. Chaque groupe comporte au maximum 17 participants.

Résultat global des essais chronométrés (groupe + rang)

Place 1 Groupe A – Place 1

Place 2 Groupe B – Place 1

Place 3 Groupe C – Place 1

Place 4 Groupe A – Place 2

Place 5 Groupe B – Place 2

Place 6 Groupe C – Place 2

etc.

La composition des courses éliminatoires résulte de la combinaison des groupes A, B, C selon le schéma suivant:

1. Course éliminatoire (course de qualification): groupes B et C

2. Course éliminatoire (course de qualification): groupes A et B

3. Course éliminatoire (course de qualification): groupes A et C

Le groupe indiqué en premier prend toujours le départ des courses éliminatoires du côté de la Pole Position.

Pour 26 à 34 participants au maximum (en fonction de l'homologation de piste) dans une classe, 2 courses éliminatoires seront effectuées avec le groupe complet. La grille de départ des deux courses éliminatoires est établie en fonction du résultat des essais chronométrés.

Des points (points de rang) seront attribués à chaque pilote pour le classement dans les courses éliminatoires (1^{er} = 0 points, 2^{ème} = 2 points, 3^{ème} = 3 points, etc.). Les pilotes seront classés en fonction des tours réalisés. Tous les pilotes n'ayant pas pris le départ (après le signal de départ) seront crédités du nombre total de points + 1 point pour cette course éliminatoire.

A la fin des courses éliminatoires, un classement intermédiaire / classement par points (addition des points de rang) sera établi. Le participant ayant le moins de points sera placé à la place 1, etc. En cas de score identique, le meilleur classement aux essais chronométrés sera déterminant.

Les meilleurs 26 à 34 participants au maximum (en fonction de l'homologation de la piste) se qualifient pour la course.

c) 2 courses (Race 1 / Race 2) à 16 – 18 km (Mini / Super Mini 8 – 12 km)

La grille de départ pour la Race 1 est établie en fonction du classement par points des courses éliminatoires, même si des réclamations concernant les essais chronométrés resp. les courses éliminatoires n'ont pas encore fait l'objet d'une décision.

La grille de départ pour la Race 2 est établie en fonction du classement de la Race 1.

b) Heats (Qualifikation für die Rennen)

Zur Ermittlung der für die Rennen qualifizierten Teilnehmer werden Heats (Qualifikationsrennen) durchgeführt. Ein Heat hat eine Länge von 13 ± 1 km (Mini / Super Mini: 9 ± 1 km).

Die Einteilung der Teilnehmer in die 3 Heatgruppen A, B und C wird nach dem offiziellen Ergebnis des Zeittrainings vorgenommen. Jede Heatgruppe umfasst maximal 17 Teilnehmer.

Ergebnis Gesamt-Zeittraining Heatgruppe + Platz

Platz 1 Gruppe A – Platz 1

Platz 2 Gruppe B – Platz 1

Platz 3 Gruppe C – Platz 1

Platz 4 Gruppe A – Platz 2

Platz 5 Gruppe B – Platz 2

Platz 6 Gruppe C – Platz 2

usw.

Die Zusammensetzung der Heats ergibt sich aus der Paarung der Heatgruppen A, B, C nach folgendem Schema:

1. Heat (Quali-Rennen): Gruppen B und C

2. Heat (Quali-Rennen): Gruppen A und B

3. Heat (Quali-Rennen): Gruppen A und C

Die jeweils zuerst aufgeführte Heatgruppe startet bei den Heats immer auf der Seite der Pole Position.

Bei 26 bis maximal 34 Teilnehmern (je nach Streckenzulassung) in einer Klasse werden 2 Heats mit dem gesamten Feld gefahren. Die Startaufstellung für beide Heats erfolgt nach dem Ergebnis des Zeittrainings.

Für die erreichte Platzierung in den Heats werden jedem Fahrer Punkte zugeteilt (Rangpunkte) (1. = 0 Pkte., 2. = 2 Pkte., 3. = 3 Pkte., usw.) Die Fahrer werden entsprechend der zurückgelegten Runden platziert. Alle Fahrer, die nicht gestartet sind (nach dem Startsignal), erhalten für diesen Heat die volle Punktzahl + 1 Punkt.

Nach Beendigung der Heats wird eine Zwischenrangliste/Punktewertung (Addition der Rangpunkte) erstellt. Der Teilnehmer mit der geringsten Punktzahl wird auf Platz eins geführt usw. Bei Punktgleichheit entscheidet die bessere Platzierung im Zeittraining.

Die besten 26 bis maximal 34 Teilnehmer (je nach Streckenzulassung) qualifizieren sich für die Rennen.

c) 2 Rennen (Race 1 / Race 2) à 16 – 18 km (Mini / Super Mini 8 km – 12 km)

Die Startaufstellung für Race 1 erfolgt nach der Punktewertung der Heats, auch wenn Proteste aus dem Zeittraining, bzw. aus den Heats, noch nicht entschieden sind.

Die Startaufstellung für Race 2 erfolgt nach dem Ergebnis von Race 1

19.3 Classement du Championnat

Il est établi selon les dispositions de l'Art. 19.1.
Seuls les pilotes titulaires d'une licence suisse de l'ASS qui se sont officiellement inscrits au Championnat (voir Art. 15.4) seront pris en considération pour l'attribution des points de Championnat. Les participants étrangers seront considérés comme inexistantes pour l'attribution des points.
Les points seront attribués comme suit:

Répartition des points CSK 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

Répartition des points CSK / 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

Lors des Races 1 & 2 et des finales ne pourront marquer des points pour le Championnat, que les pilotes qui auront parcouru au minimum le 60 % de la distance, parcourue par le vainqueur de la manche.
Pour les essais chronométrés et la finale des points supplémentaires seront ajoutés pour les meilleurs temps de tour comme suit:

- Essais chronométrés: 2 Points
- Finale: 3 Points

19.4 Ex-Aequo

Pour départager des pilotes qui auraient obtenu le même nombre de point au classement final, il sera tenu compte de la qualité des places obtenues dans les classements individuels (nombre de victoires, de 2ème places, etc.)

19.5 Objections au classement intermédiaire / final

Après la publication des résultats provisoires du classement ou du classement final le licencié ou son représentant legal, ont 7 jours de délai (date & timbre postal) à porter plainte au secrétariat de l'ASS.

19.6 Classement de l'OK Junior Academy

Les participants de l'OK Junior Academy seront classés pour le Championnat Suisse de Karting avec les participants de la catégorie OK Junior. Un classement additionnel sera fait au dehors du classement du Championnat Suisse de Karting pour que le vainqueur de l'OK Junior Academy puisse être nommé. Les points seront attribués comme suit:

Répartition des points Academy 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

Répartition des points Academy / 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

Lors des Races 1 & 2 et des finales ne pourront marquer des points pour l'Academy, que les pilotes qui auront parcouru au minimum le 60 % de la distance, parcourue par le vainqueur de la manche.
Pour les essais chronométrés et la finale des points supplémentaires seront ajoutés pour les meilleurs temps de tour comme suit:
Essais chronométrés: 2 points
Finale: 3 points

19.3 Meisterschaftswertung

Sie wird gemäss den Ausführungen aus Art. 19.1 durchgeführt.
Für die Zuteilung der Meisterschaftspunkte werden nur Fahrer mit Schweizer Lizenz der ASS berücksichtigt, welche sich offiziell für die Meisterschaft eingeschrieben haben (siehe Art. 15.4). Ausländische Teilnehmer werden für die Punkteverteilung als inexistent betrachtet.
Die Punkte werden nach folgender Skala verteilt:

SKM-Punkteverteilung 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

SKM-Punkteverteilung / FINAL

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

In den Races 1 & 2 und Finals sind nur diejenigen Teilnehmer Meisterschaftspunkte berechtigt, die mindestens 60 % der Strecke gefahren sind, die der Sieger des entsprechenden Laufes absolviert hat.
Für das Zeitfahren und den Finallauf werden zusätzlich Punkte für die schnellste Rundenzeit wie folgt vergeben:

- Zeitfahren: 2 Punkte
- Finallauf: 3 Punkte

19.4 Ex-Aequo

Erreichen Fahrer in der Schlussabrechnung die gleiche Punktzahl, so entscheiden für die Rangordnung der Gesamttrangliste nachfolgend die besseren Klassierungen der einzelnen Wertungen. (Mehr Siege, mehr zweite Plätze usw.)

19.5 Einwände zum Zwischen- / Schlussklassement

Nach Publikation der Zwischenstände oder des Schlussklassements hat der Lizenznehmer oder sein gesetzlicher Vertreter 7 Tage Zeit schriftlich (Datum & Poststempel) Reklamationen beim Sekretariat der ASS anzubringen.

19.6 Wertung OK Junior Academy

Die Teilnehmer der OK Junior Academy werden für die Schweizermeisterschaftswertung zusammen mit der Kategorie OK Junior gewertet. Zusätzlich wird eine Klassierung ausserhalb der Schweizermeisterschaftswertung erstellt um den Gewinner der OK Junior Academy zu ernennen.
Die Punkte werden nach folgender Skala verteilt:

Academy-Punkteverteilung 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

Academy-Punkteverteilung / FINAL

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

In den Races 1 & 2 und Finals sind nur diejenigen Teilnehmer Punkteberechtigt in der Academy, welche mindestens 60 % der Strecke gefahren sind, die der Sieger des entsprechenden Laufes absolviert hat.
Für das Zeitfahren und den Finallauf werden zusätzlich Punkte für die schnellste Rundenzeit wie folgt vergeben:
Zeitfahren: 2 Punkte
Finallauf: 3 Punkte

**GEMEINSAM
FÜR EINEN
GESUNDEN,
FAIREN UND
ERFOLGREICHEN
SPORT!**

www.spiritofsport.ch

SPiRiT OF SPORt
Ein Engagement von  **Swiss Olympic**

auto sport
SCHWEIZ . SUISSE . SVIZZERA  **MOTORSPORT.CH**

**autobau Schweizer
Kart Meisterschaft**

*Kat./Cat.: Super Mini,
X30 Challenge Switzerland,
OK Junior (inkl./incl. Academy),
OK Senior, KZ2*

**autobau Championnat
Suisse de Karting 2019**

**7 LAGHI CASTELLETTO
DI BRANDUZZO (ITA)
31 MÄRZ/MARS 2019**

**CHÂTEAU GAILLARD (FRA)
19 MAI 2019**

**WOHLEN (CHE)
15 JUNI/JUIN 2019**

**MIRECOURT (FRA)
14 JULI/JUILLET 2019**

**LEVIER (FRA)
18 AUGUST/AOÛT 2019**

**LIGNIÈRES (CHE) FINAL
14/15 SEPT. 2019**



SPONSOREN / SPONSORS

autobau 
events.museum.emotionen. erlebniswelt



FORMEX
SWISS WATCHES



druckerei glauser ag

WEITERE INFORMATIONEN AUF
PLUS D'INFORMATIONS SUR

 **MOTORSPORT.CH**

20. RÉGLEMENTATIONS TECHNIQUES**20.1 Champs d'application**

Ce chapitre contient les exigences techniques auxquelles sont soumis les karts engagés dans les compétitions nationales subordonnées à ASS. Sans autorisation formelle, toutes modifications ou adjonctions de matériel, sous une forme quelconque, sur des pièces homologuées ne sont pas permises.

20.2 Définitions**20.2.1 Plombs**

En entend par plomb un système de sûreté qui empêche une manipulation ultérieure.

20.3 Homologation

Selon Règlement d'Homologation International de la CIK-FIA resp. dispositions nationales.

20.4 Exigences communes pour les karts sans boîte de vitesses**20.4.1 Sécurité de fonctionnement**

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 n'étant pas en parfait état de marche sont écartés de la manche au moyen du drapeau noir à disque orange accompagné du numéro de départ (voir Art. 16.1.7). Est considéré e.a. comme n'étant pas en parfait état de marche, l'engin qui perd une partie de sa carrosserie, présente une carrosserie mal fixée, un pare-chaîne défectueux ou un silencieux mal fixé.

20.4.2 Bruit selon CIK-FIA

En cas de dépassement excessif des limites de bruit, le pilote a l'obligation de s'arrêter immédiatement, même lors du dernier tour.

20.4.3 Carburant

L'approvisionnement en carburant pour le championnat suisse de karting est libre. Toutefois, le carburant ne doit pas dépasser un maximum de 100 octane **MOZ**. 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. Le carburant devra répondre aux spécifications de la norme SN 181 162. L'organisateur peut spécifier dans la confirmation d'inscription le lieu de la station-service, le numéro de la pompe à essence et l'heure à partir de laquelle elle doit être obtenue. Dans ce cas, seul du carburant provenant de ce distributeur défini peut être utilisé. (max. 100 octan **MOZ**).

La modification de la composition du carburant de base par addition de quelque composé que ce soit est strictement interdite.

Toutes les catégories doivent avoir au min. 1.5 litres de carburant dans le réservoir à la fin d'une manche de course ou des essais chronométrés.

Les commissaires techniques ont la possibilité, sur le circuit, d'effectuer des contrôles de carburant. Pour ce contrôle le pilote doit remettre au commissaire technique un récipient original non-ouvert de son lubrifiant pour la mesure de référence. Cette procédure de contrôle selon Art. 22.3 ne peut pas être contestée. La sanction en découlant à un caractère définitif.

Les commissaires techniques ont également le droit d'effectuer un contrôle de carburant rapide en analysant par exemple la densité et la constante diélectrique.

20.4.5 Dimensions

Largeur maximum 140 cm, Hauteur maximum 65 cm depuis le sol, sans le siège

Pour les catégories Mini/Super Mini, les dispositions de l'Art. 21.6 + 21.7 sont applicables.

La masse indiqués sont des poids minimum, voir table sous l'Art. 21, qui doivent pouvoir être contrôlés à tout moment lors d'une compétition et lus sur l'affichage de la balance quelle que soit sa précision de mesure.

20. TECHNISCHE BESTIMMUNGEN**20.1 Geltungsbereich**

Dieses Kapitel enthält die technischen Anforderungen der Karts für Nat. Veranstaltungen, welche dem ASS unterstellt sind. Ohne ausdrückliche Erlaubnis ist jegliche Abänderung oder Hinzufügung von Materialien in irgendeiner Form bei homologierten Teilen nicht erlaubt.

20.2 Begriffe**20.2.1 Plombe**

Hierunter versteht man ein Sicherungssystem, welches eine nachträgliche Manipulation verhindern soll.

20.3 Homologation

Gemäss Internationalem Homologationsreglement der CIK-FIA, bzw. nationalen Bestimmungen.

20.4 Gemeinsame Anforderungen an getriebelose Karts**20.4.1 Betriebssicherheit**

Der Kart muss zu jeder Zeit, während des Trainings, Zeittrainings und der Rennläufe in betriebssicherem Zustand sein. Fahrer mit nicht betriebssicherem Kart werden mit der schwarzen Flagge mit oranger Scheibe und der Startnummer [vgl. Art. 16.1.7] aus dem Rennen genommen. Als nicht betriebssicher gelten unter anderem Verlust oder ungenügende Befestigung eines Teils der Teilverschalung, defekter Kettenschutz oder loser Ansaugeräuschkämpfer.

20.4.2 Geräuschverhalten gemäss CIK-FIA

Bei extremem Überschreiten des Lärmgrenzwertes ist sofort anzuhalten, dies gilt auch in der letzten Runde.

20.4.3 Treibstoff

Der Treibstoffbezug für die Schweizer Kart Meisterschaft ist frei. Der Treibstoff darf jedoch max 100 Oktan **MOZ** nicht überschreiten. Der Treibstoff darf ausschliesslich aus einem Gemisch von handelsüblichem, bleifreiem Kraftstoff und einem CIK-FIA Homologierten Öl bestehen. Er muss die Anforderungen der Norm SN 181 162 erfüllen.

Der Veranstalter kann in der Nennbestätigung den Ort der Tankstelle, die Nummer der Zapfsäule und die Zeit ab der von dieser Zapfsäule bezogen werden muss festlegen. In diesem Fall darf nur Kraftstoff von dieser definierten Zapfsäule verwendet werden (max. 100 Oktan **MOZ**).

Es ist untersagt andere leistungssteigernde Zusätze dem Gemisch aus Kraftstoff und Öl beizufügen. Alle Kategorien müssen mindestens 1,5 Liter Kraftstoff im Tank am Ende eines Rennens oder einer Zeitmessung haben.

Auf dem Rennplatz haben Technische Kommissare die Möglichkeit, Kontrollen des Treibstoffes durchzuführen. Zu Kontrollzwecken muss der Fahrer dem Technischen Kommissar ein original verschlossenes Oil-Gebinde zur Referenzmessung zur Verfügung stellen. Dieses Kontrollverfahren gemäss Art. 22.3 kann nicht angefochten werden. Die daraus resultierende Bestrafung hat endgültigen Charakter. Die Technischen Kommissare haben aber auch das Recht, ein verkürztes Kontrollverfahren, die sogenannte «Fingerabdruck-Methode» (Dichte, Dielectric-Konstante) durchzuführen.

20.4.5 Abmessungen

Gesamtbreite höchstens 140 cm, Höhe höchstens 65 cm ab Boden, ohne Sitz.

Für die Kategorie Mini/Super Mini gelten die Bestimmungen gemäss Art. 21.6 + 21.7

Die angegebenen Gewichte sind Mindestgewichte, siehe Tabelle unter Art. 21 welche jederzeit während einer Veranstaltung kontrolliert werden können, wie sie auf der Anzeige der Waage, ohne Berücksichtigung ihrer Genauigkeit, abgelesen werden.

20.4.6 Lest

Il est permis d'ajuster la masse du kart par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides, fixés sur le châssis ou sur le siège au moyen d'outils avec au moins deux boulons de 6 mm de diamètre minimum.

20.4.7 Entraînement

L'entraînement doit s'opérer sur les roues arrière. Le système est libre pour autant qu'il ne comporte pas de différentiel. Tout dispositif de lubrification qui salirait la piste est interdit.

La protection de chaîne est obligatoire et doit être efficace depuis l'axe du pignon jusqu'à l'axe de la couronne. Elle doit de plus empêcher que les doigts puissent être pris dans la chaîne. La protection de la chaîne pour les catégories OK Senior et KZ2 sera conforme au Règlement CIK-FIA.

20.4.8 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 les photos [selon article 21.4.1](#).

20.4.9 Freins

Le système de freinage homologué ne doit en aucun cas être modifié, sauf modification autorisée par le fabricant. La commande de frein (liaison entre la pédale et la/les pompe(s) doit être doublée. Si un câble est utilisé, il doit avoir un diamètre minimum de 1,8 mm et être bloqué avec un serre-câble de type serrage à plat. Pour les catégories sans boîte de vitesses, les freins doivent agir simultanément au moins sur les deux roues arrière.

Pour la catégorie OK senior, National tout système de frein agissant sur les roues avants est interdit. Pour la catégorie KZ2, les freins doivent fonctionner sur les quatre roues, avec des circuits de freinage indépendants avant et arrière. Dans le cas où l'un des circuits ne fonctionnerait pas, l'autre doit garantir le freinage sur deux roues, avant ou arrière.

Les conduites de frein doivent être protégées par un manteau métallique. Seuls les disques de frein en acier sont autorisés.

20.4.10 Moteur

Pour les compétitions se déroulant en Suisse, seuls sont admis les moteurs homologués de 250 cm³ au maximum (sans tolérance).

Le moteur doit être du type deux temps / ou quatre temps, sans compresseur, ni système quelconque de suralimentation. Dans les catégories Mini, Super Mini et X30 Challenge Switzerland, un trou de 2,5 mm doit être percé dans la culasse pour le plombage.

Le Commissaire Technique peut décider le plombage d'un moteur à tout moment de la manifestation. Le plomb officiel devra être présent et intact à tout moment de la manifestation. Lors d'une défectuosité à un plomb pendant une manche de course, le pilote doit le faire remplacer par le commissaire technique avant de quitter le parc-fermé.

Lors d'irrégularité le pilote est sanctionné.

L'organisateur se réserve le droit d'utiliser des moteurs de référence.

20.4.11 Pneumatiques

La veille (voir règlement particulier) de la manifestation les pilotes reçoivent contre la remise de leur coupon / voucher les pneumatiques secs à la distribution de pneus dans le parc de service.

À toutes les manifestations du Championnat suisse de karting, la livraison des pneumatiques secs est exclusivement assurée par le partenaire de pneus autorisé par la CSN. L'acquisition des pneus de pluie doivent être obtenus auprès du partenaire de pneus autorisé par la CSN dans [le parc d'assistance](#) (max. 2 sets par manifestation). Seuls ces pneus peuvent être utilisés pour la manifestation. En cas d'un wet-race ils doivent être scannés par la distribution de pneus officielle.

20.4.6 Ballast

Es ist erlaubt das Gewicht des Karts durch ein oder mehrere Ballastgewichte anzupassen. Diese Ballastgewichte müssen aus festen Blöcken bestehen, welche mittels Werkzeug und mindestens 2 Bolzen/Schrauben, mit einem Mindestdurchmesser von 6 mm, am Chassis oder dem Sitz zu befestigen sind.

20.4.7 Antrieb

Er muss immer auf die Hinterräder erfolgen. Das Antriebssystem ist frei, es darf jedoch kein Differential beinhalten. Jegliche Schmiervorrichtung, welche eine Verschmutzung der Fahrbahn hervorruft, ist verboten. Der Kettenschutz ist obligatorisch und muss den Ritzel und den Zahnkranz bis auf Höhe der Achse wirksam schützen. Er muss im Weiteren verhindern, dass Finger in die Kette gelangen können. Kettenschutz für OK Senior und KZ2 gemäss Reglement der CIK-FIA Art. 2.9.

20.4.8 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 [gemäss Artikel 21.4.1](#) nicht übertreffen.

20.4.9 Bremsen

Das homologierte Bremssystem darf, ausser die vom Hersteller erlaubten Änderungen, nicht abgeändert werden. Die Bremsbetätigung (die Verbindung zwischen dem Pedal und dem/den Bremszylinder(n)) muss doppelt ausgeführt sein. Bei der Verwendung eines Kabels, muss dieses mindestens einen Durchmesser von 1,8 mm aufweisen und muss mit einem flachen Kabelhalter befestigt werden. Für Karts ohne Getriebe müssen die Bremsen gleichzeitig auf mindestens beide Hinterräder wirken.

In der Kategorie OK Senior ist jede Art von Vorderrad-Bremsen verboten.

Für die Kategorie KZ2 müssen die Bremsen auf alle vier Räder wirken und einen unabhängige Front- und Heckkreislauf aufweisen. Im Falle des Versagens von einem der Bremskreisläufe muss der jeweils andere das Bremsen mit zwei Vorder- oder Hinterrädern garantieren.

Bremsschläuche müssen durch einen Metallgeflechtmantel geschützt sein. Es sind nur Stahlbrems-scheiben erlaubt.

20.4.10 Motor

Für Rennen in der Schweiz sind nur homologierte Motoren mit einem Zylinderinhalt von höchstens 250 ccm zugelassen (ohne Toleranz).

Der Motor muss vom Typ 2-/oder 4-Takt sein, ohne Kompressor oder Ansaugdruckerhöhungsvorrichtung. In den Kategorien Mini, Super Mini, X30 Challenge Switzerland muss im Zylinderkopf zum plombieren ein Loch von 5 mm gebohrt werden.

Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung kann der Technische Kommissar über die Plombierung eines Motors entscheiden. Die offizielle Plombe muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung vorhanden und intakt sein. Bei einer Beschädigung der Plombe während eines Rennlaufes muss der Fahrer diese vor Verlassen des Parc Fermé vom Technischen Kommissar ersetzen lassen.

Bei Unregelmässigkeiten wird der Fahrer bestraft.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, Referenzmotoren einzusetzen.

20.4.11 Reifen

Am Vortag (siehe Ausschreibung) der jeweiligen Veranstaltung erhalten die Piloten gegen Abgabe ihres Coupons / Voucher die Slicks an der Reifenausgabe im Service Park.

Bei allen Veranstaltungen zur Schweizer Kart Meisterschaft erfolgt die Anlieferung der Trockenreifen ausschliesslich durch den von der NSK autorisierten Reifenpartner. Die Regenreifen für die Rennläufe müssen beim NSK autorisierten Reifenpartner [im Service Park](#) bezogen werden (max. 2 Sätze pro Veranstaltung). Diese müssen im Falle eines Wet-Races bei der offiziellen Reifenausgabe eingescannt werden. Nur diese Reifen dürfen für die Veranstaltung verwendet werden.

Tout traitement chimique ou mécanique des pneus est interdit. Un nettoyage des pneus au moyen de racleurs, spatules, etc. est en revanche autorisé.

Les pneus seront scannés et distribués en fonction de l'horaire de la manifestation concernée.

Le pneu de remplacement est lui aussi disponible au point de distribution des pneus du parc de service contre remise d'un coupon/voucher.

Le directeur de course a la possibilité d'admettre, d'entente avec les commissaires sportifs (jury), des pneus de remplacement complémentaires.

Les pilotes sont donc eux-mêmes responsables de leurs pneus. L'organisateur se réserve le droit de procéder à des contrôles ponctuels.

Pour contrôler la conformité des pneus avec le règlement pour les essais chronométrés, les tours de qualification (heats), séries de repêchage et la phase finale un l'appareil de mesure MiniRAE Lite peut être utilisé par l'organisateur.

La valeur limite maximale de la mesure VOC ne doit en aucun cas dépasser les 15 ppm.

Les pneus utilisés pour la course peuvent également être utilisés pour le warm up.

Indication:

Il faut éviter de salir les pneus, par exemple avec des sprays à chaînes, car cela entraîne un dépassement de la valeur limite.

Si on devait constater lors de cette mesure qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas conformes aux prescriptions, le pilote correspondant n'aura pas accès à la prégrille avec ces pneus (et par conséquent pas le droit de participer à la partie correspondante de la compétition (essais chronométrés, tours de qualification (heats), séries de repêchage, phase finale)). On ne peut pas protester contre ces mesures. Les protestations et recours n'ont à cet égard pas d'effet suspensif.

L'organisateur se réserve le droit de déclarer un parc fermé pour les pneus.

20.4.12 Allumage

OK Senior/OK Junior/KZ2 selon le règlement CIK-FIA, X30 Challenge Switzwelnd selon fiche d'homologation ASS. Mini et Super Mini selon homologation (ASS 11/ZUE/14/15).

Sur décision des commissaires sportifs, le pilote aura l'obligation de remplacer le système d'allumage utilisé par celui fourni par l'ASS (même modèle homologué). Des contrôles correspondants peuvent être effectués par les CT pendant toute la manifestation.

20.4.13 Châssis

Mis à part le carénage frontale et la protection arrière, aucun élément ne doit dépasser le quadrilatère formé par les pare-chocs avant et arrière et le bord extérieur des roues (roues avant non braquées). Lors de courses par temps de pluie, les carénages latéraux proéminents sont autorisés pour Mini et Super Mini. L'identification des châssis homologués se fait sur la base des indications figurant en page 2 de la fiche d'homologation.

Les systèmes de carénage frontale homologués et non-homologués sont autorisés.

Jegliche chemische oder mechanische Behandlung der Reifen ist verboten. Ein Säubern der Reifen mittels Schaber, Spachtel etc. ist zulässig.

Die Reifen werden gem. Zeitplan der betreffenden Veranstaltung gescannt und ausgegeben.

Der Ersatzreifen ist gegen Abgabe eines Coupons/Voucher ebenfalls an der Reifenausgabestelle im Service Parc erhältlich.

Der Rennleiter hat die Möglichkeit, in Absprache mit den Sportkommissaren (Jury), zusätzliche Ersatzreifen zuzulassen.

Die Piloten sind für ihre Reifen selber verantwortlich. Der Veranstalter behält sich ausserordentliche Kontrollen vor.

Zur Kontrolle der Reglementsconformität der Reifen kann für Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats), Hoffnungslauf und Finalphase das Messgerät MiniRAE Lite zum Einsatz kommen.

Der maximale Grenzwert der VOC-Messung darf unter keinen Umständen 15 ppm überschreiten.

Die Reifen die für die Rennläufe verwendet werden, dürfen auch während dem Warm Up gefahren werden.

Hinweis:

Verunreinigungen der Reifen, z.B. durch Kettenspray sind zu vermeiden, da diese zu einem Überschreiten des Grenzwertes führen.

Sollte bei dieser Messung festgestellt werden, dass ein oder mehrere Reifen nicht den Vorgaben entsprechen, erhält der betreffende Pilot mit diesen Reifen keinen Zugang zum Vorstart (folglich keine Teilnahme an dem betreffenden Wettbewerbsteil (Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats) Hoffnungslauf, Finalphase)). Proteste gegen diese Massnahme sind nicht zulässig. Proteste und Berufungen haben diesbezüglich keine aufschiebende Wirkung.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, einen Reifen Parc Fermé auszurufen.

20.4.12 Zündung

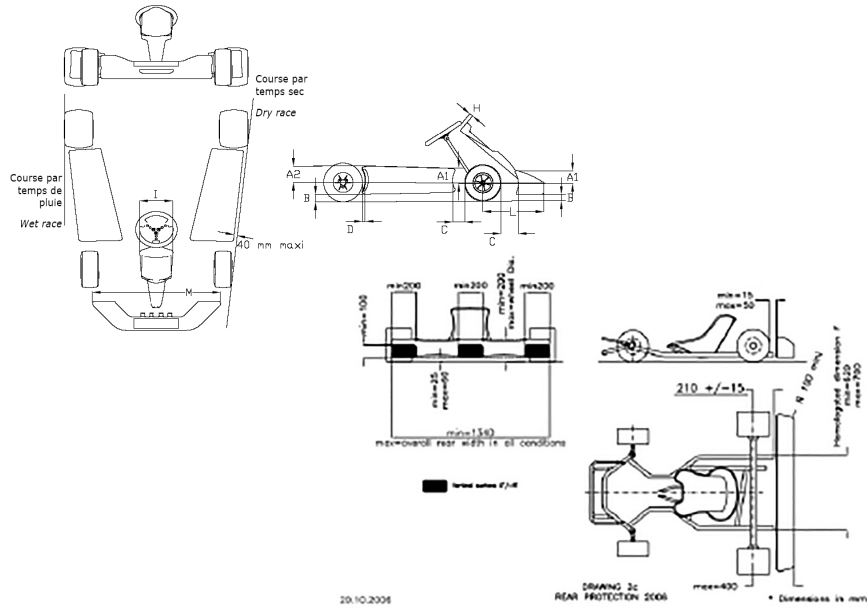
OK Senior/OK Junior/KZ2 gemäss Reglement CIK-FIA, X30 Challenge Switzerland gemäss Homologationsblatt ASS. Mini und Super Mini gemäss Homologation (ASS 11/ZUE/14/15).

Auf Anordnung der Sportkommissare kann der Austausch des vom Bewerber verwendeten Zündsystems durch ein von ASS bereitgestelltes System (gleiches Homologationsmodell), verlangt werden. Entsprechende Kontrollen dürfen durch die TK während der ganzen Veranstaltung durchgeführt werden.

20.4.13 Fahrgestell

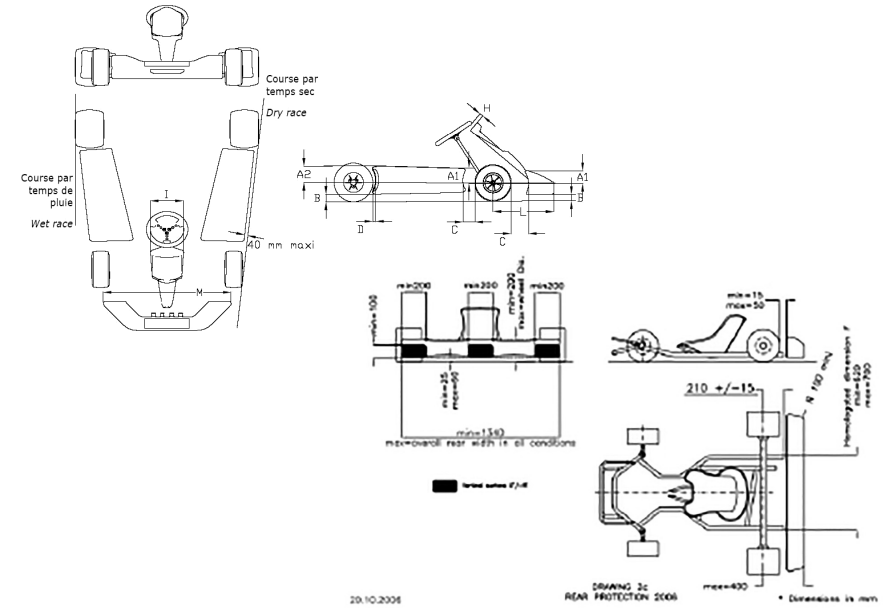
Ausser der Front und Heckstossstange darf kein Teil des von den Aussenkanten der Räder und von den vorderen und hinteren Stossstangen gebildeten Vierecks überragen (Vorderräder nicht eingeschlagen). Bei Mini und Super Mini sind bei Regennen vorstehende Seitenkästen erlaubt. Die Identifikation von homologierten Fahrgestellen erfolgt nach den Angaben auf Seite 2 des Homologationsblattes. Es dürfen homologierte sowie nicht-homologierte Frontspoilersysteme eingesetzt werden.

RÉGLEMENTATIONS TECHNIQUES



CODE	Cotes en mm / Dimensions in mm	Limite/Limit	Commentaires/Comments
A1	Inférieur au rayon de la roue avant Less than the front wheel radius		Avant / Front
A2	Inférieur au rayon de la roue arrière Less than the front wheel radius		Arrière / Rear
B	25 60	Minimum Maximum	Pilote à bord / Driver on board Pilote à bord / Driver on board
C	150	Maximum	
D	60	Maximum	
H	50	Minimum	
I	250 300	Minimum Maximum	
L	650	Maximum	
M	1000 Largeur extérieure du train avant External width of the front track	Minimum Maximum	

TECHNISCHE BESTIMMUNGEN



CODE	Cotes en mm / Dimensions in mm	Limite/Limit	Commentaires/Comments
A1	Inférieur au rayon de la roue avant Less than the front wheel radius		Avant / Front
A2	Inférieur au rayon de la roue arrière Less than the front wheel radius		Arrière / Rear
B	25 60	Minimum Maximum	Pilote à bord / Driver on board Pilote à bord / Driver on board
C	150	Maximum	
D	60	Maximum	
H	50	Minimum	
I	250 300	Minimum Maximum	
L	650	Maximum	
M	1000 Largeur extérieure du train avant External width of the front track	Minimum Maximum	

20.4.14 Refroidissement par eau

Les radiateurs doivent se trouver, à une hauteur maximum de 50 cm par rapport au sol et à une distance maximum de 55 cm en avant de l'axe des roues arrière, et ne pas interférer avec le siège. Toute la tuyauterie doit être d'un matériau conçu de façon à résister à la chaleur (150 °C) et à la pression (10 Bar). Pour la régulation de la température, il est permis de placer à l'avant ou à l'arrière du radiateur un système de masques. Le dispositif peut être mobile (réglable) mais ne doit présenter aucun élément dangereux et ne doit pas être démontable quand le kart est en mouvement.

Les systèmes de by-pass mécaniques (type thermostat), y compris les canalisations de by-pass, sont autorisés. Tout additif ajouté à l'eau est strictement interdit.

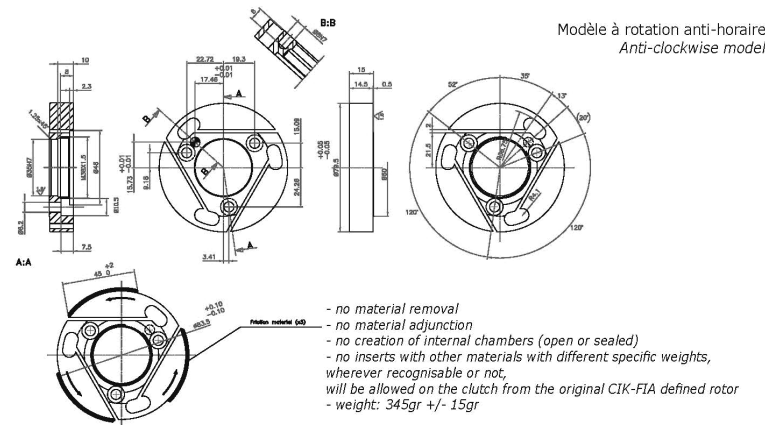
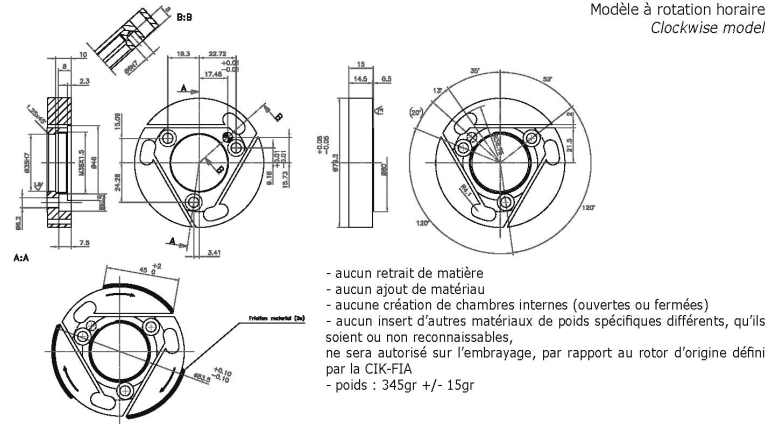
20.4.15 Embrayage pour les moteurs Super Mini et Mini (poids 345g (+ - 15g))

DESSIN TECHNIQUE N° 15

Embrayage pour moteurs KF

TECHNICAL DRAWING No. 15

Clutch for KF engines



20.4.14 Wasserkühlung

Die Kühler müssen über dem Chassisrahmen, an einer maximalen Höhe von 50 Zentimeter vom Boden und in einem maximalen Abstand von 55 Zentimeter vor der Hinterachse montiert sein, dabei darf der Sitz nicht behindert werden. Sämtliche Schläuche müssen aus einem Material sein, das speziell entwickelt wurde um der Hitze von (150 °C) und Druck von (10 Bar) zu widerstehen. Für die Regulierung der Temperatur ist es erlaubt, an die Vorderseite oder am hinteren Teil des Kühlers ein Maskensystem zu montieren. Die Vorrichtung kann beweglich (regulierbar) sein, darf aber nicht aus gefährlichen Elementen bestehen und darf nicht abnehmbar sein, wenn der Kart in Fahrt ist.

Die mechanischen Bypasssysteme (Typ: Thermostat), sind einschliesslich der Bypasskanalisationen, erlaubt. Jegliche Wasserzusätze sind verboten.

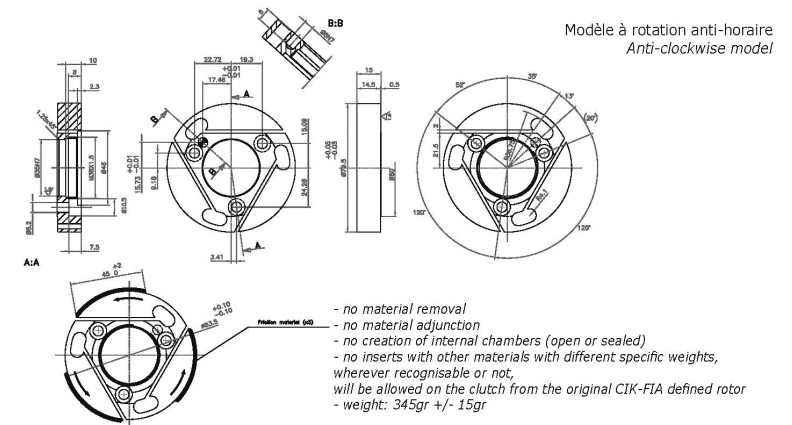
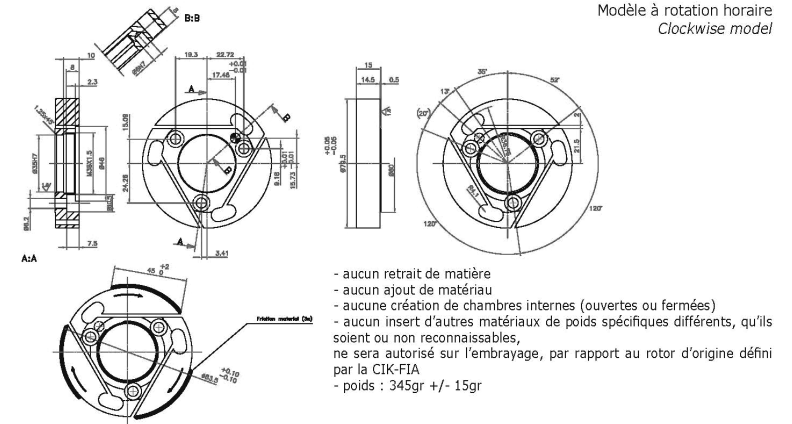
20.4.15 Kupplung für Super Mini- und Mini- Motoren (Gewicht 345g (+ - 15g))

DESSIN TECHNIQUE N° 15

Embrayage pour moteurs KF

TECHNICAL DRAWING No. 15

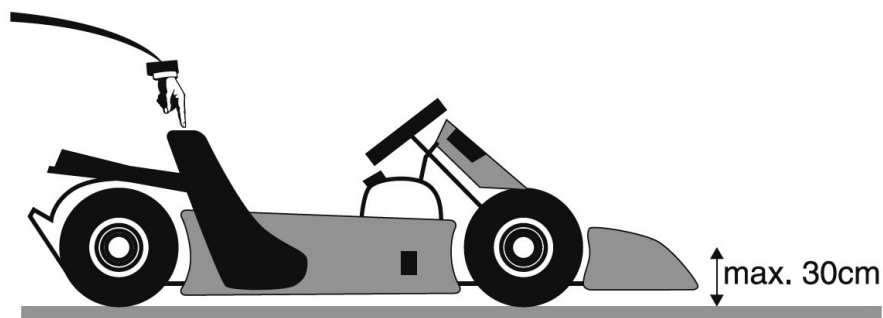
Clutch for KF engines



20.4.26 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 leurs 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. Seul 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).



20.4.27 Silencieux d'admission

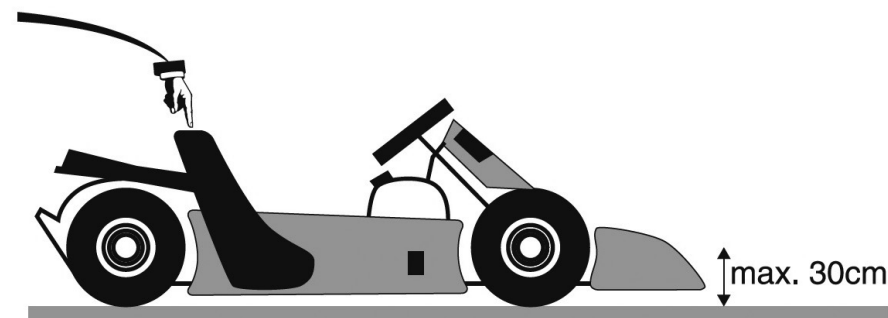
Dans les catégories KZ2, OK Senior et **OK Junior**, l'homologation courante CIK-FIA est obligatoires. (admission d'air prescrite: diamètre catégorie KZ2 max. 30 mm /catégorie OK senior et OK junior max. 23 mm). En catégories Mini, Super Mini et lame X30 Challenge Switzerland le silencieux homologué par le constructeur est prescrit.



20.4.26 Transponder

Zwischen dem Transponder und der Erfassungsschleife 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 auch dann, wenn der Fahrer manuell durch die Zeitmessung erfasst wurde. Nur die Rundenzeiten der offiziellen Zeitmessung sind gültig. Jeder Fahrer ist selber dafür verantwortlich, dass nach jedem Renntag sein Transponder der Zeitmessung zurückgebracht wird, d.h. nach Beendigung des Finallaufes ist der Transponder zu demontieren und mit dem Splinten im Sitz zu deponieren (im Parc Fermé).



20.4.27 Ansaugeräuschkämpfer

Für die Kategorien KZ2, OK Senior und **OK Junior** ist die laufende CIK-FIA Homologation vorgeschrieben. (vorgeschriebener Lufteinlass: Durchmesser Kat. KZ2 max. 30mm / Kat. OK Senior und OK Junior max. 23 mm). In den Kat. Mini, Super Mini und lame X30 Challenge Switzerland ist der vom Hersteller homologierte Dämpfer vorgeschrieben.



20.4.28 Protection arrière

Une protection arrière est obligatoire dans toutes les classes (homologuée par la CIK-FIA pour les Catégories Super Mini, lame X30 Challenge Switzerland, X30 junior OK senior, OK junior et KZ2).

20.4.30 Télémétrie

Tout système de télémétrie est formellement interdit.

20.4.31 Acquisition de données

Ce système, à mémoire ou non, 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.

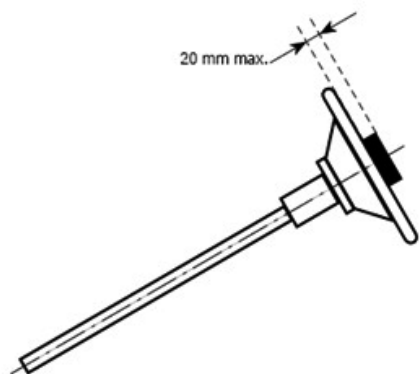
La sonde Lambda est interdite.

20.4.32 Radio

Tout système de liaison radio entre le pilote en piste et toute autre entité est formellement interdit.

20.4.33 Volant

Tout dispositif monté sur le volant ne doit pas dépasser de plus de 20 mm le plan du volant et ne doit pas présenter d'arêtes vives (Dessin technique No 8).

**20.4.28 Heckauffahrschutz**

Für alle Klassen ist ein Heckauffahrschutz vorgeschrieben (für die Kat. Super Mini, lame X30 Challenge Switzerland, X30 Junior OK Senior, OK Junior und KZ2 CIK-FIA homologiert).

20.4.30 Telemetrie

Jedes System von Telemetrie ist untersagt.

20.4.31 Datenerfassung

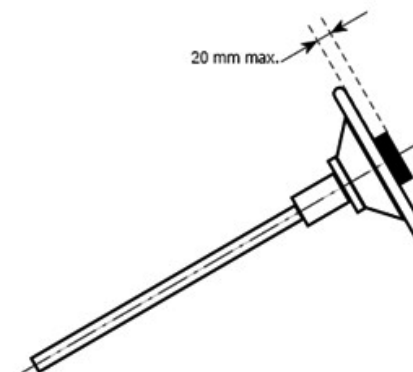
Dieses System, mit Speicher oder ohne, darf nur das Lesen unterstützen: der Motordrehzahl, von zwei Temperaturangaben, einer Radgeschwindigkeit, eines Beschleunigungsmessers X/Y und der Rundenzeit. Lambda-Sonde ist verboten.

20.4.32 Radio

Jegliches Radio-Kommunikationssystem zwischen dem Fahrer auf der Strecke und anderen Personen ist strikte verboten.

20.4.33 Lenkrad

Kein auf das Lenkrad montiertes System darf die von diesem gebildete Ebene um mehr als 20 mm überschreiten und darf keine scharfen Kanten aufweisen. (Technische Zeichnung N° 8).



ENSEMBLE POUR
UN SPORT
PROPRE,
FAIR-PLAY
ET PERFORMANT !

www.spiritofsport.ch

SPiRiT OF SPORt

Un engagement de  swiss olympic



Commission Internationale de Karting - FIA



LUBRIFIANTS AGREES PAR LA CIK-FIA POUR 2019
CIK-FIA AGREED LUBRICANTS FOR 2019

Fabricant Manufacturer	Nom Name	Référence Reference
Denicol Motor Oils NV	SYN 100 Two Stroke	118690/01
Liqui Moly GmbH	Pro Kart 2T	118696/01
ENI SpA	Kart 2T	118674/01
Ravenol Racing Castor 2T	Ravenol Racing Castor 2T	118709/01
Ravenol Racing Kart 2T	Ravenol Racing Kart 2T	118709/02
Igal	Propuls Competition STS-R	118714/01
Motul	Motul Kart Grand Prix 2T	118729/01
Lexoil Europe Division	Lexoil 996 EVO 1	118685/01
Total Lubs	ELF HTX 976+	118713/02
Total Lubs	ELF HTX 909	118713/01
Yacco	KVX RACE 2T	118703/01
Fuchs Lubricants (UK) plc	Silkolene PRO KR2	118719/02#01
Fuchs Lubricants (UK) plc	Silkolene PRO 2	118719/01#01
Lubricants UK Ltd.	Castrol Power 1 XR77	118754/01
Millers Oil Ltd	Motorsport KR2T	118749/01
Exced di Carbone Nunzio e F. Ili snc	Exced RSK Blue Print	118725/01
Exced di Carbone Nunzio e F. Ili snc	Exced RSK Evolution	118725/02
Exced di Carbone Nunzio e F. Ili snc	Exced RSK M	118725/03
Bardahl	KXT_Kart	118684/01
Pakelo	Racing 2TS K	118721/01#01
Petronas Lubricants International	Roklube DTF	118738/01
Petronas Lubricants International	Syntium Rookie	118738/02
Solda' Vladimiro SpA	Wlodoil Racing K 2T	118734/04
Tribo Japan Cp, Ltd	Ragno Spec-S	118677/01
Wako Chemical Co. Ltd	WAKO'S 2CR	118677/01
Nutec	NC-35M	118667/01
Petromark Automotive Chemicals BV	PM Xeramic Synmax Full Synthetic 2T	118715/02
Petromark Automotive Chemicals BV	PM Xeramic Castor Evolution 2T	118715/01#01
Valvoline Europe	Valvoline Racing 2T Blue	118663/01
Vrooam Powersports Lubricants Int. B.V.	Vrooam Factory Racing 2T	118723/01#01
Vrooam Powersports Lubricants Int. B.V.	Vrooam Syncorse 2T	118723/02#01

21. CATÉGORIES

21.1 Généralités Cat. OK senior, OK junior, KZ2, lame X30 Challenge **Switzerland, Super Mini**

Pour les pièces homologuées CIK-FIA, les extensions d'homologation CIK-FIA sont également autorisées. Les dimensions de la fiche d'homologation sont applicables pour toutes les pièces homologuées (par ex. châssis, moteurs, carburateurs, pneus, etc.), dans le respect des modifications autorisées et des limites prescrites. Le pilote est seul responsable pour l'utilisation de matériel prescrit ou homologué. Le kart et toutes les modifications doivent être conformes au règlement en vigueur pour la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

Il est du devoir du concurrent ou du pilote de pouvoir prouver aux Commissaires Techniques et Sportifs, à tout moment de la manifestation, que son kart répond en tous points aux règlements en vigueur.

L'utilisation de composants en céramique est strictement interdite.

Toute modification est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent règlement.

21.1.1 Contrôles

a) Pour les contrôles, les tolérances suivantes sont admises:

- Entre-axe de la bielle +/- 0,2 mm
- Course du piston, culasse montée +/- 0,2 mm
- culasse démontée +/- 0,1 mm
- Allumage du moteur +/- 2°
- Carrosserie en matière synthétique +/- 5%
- Echappement pour tous les moteurs 125 cm³ +/- 1 mm (tolérance pour diamètre et longueur)

Dimensions	Jusqu'à 25 mm	25 – 60 mm	Supérieure à 60 mm
Pièces usinées	+/- 0,5 mm	+/- 0,8 mm	+/- 1,5 mm
Pièces brutes ou soudées	+/- 1,0 mm	+/- 1,5 mm	+/- 3,0 mm

Toutes les mesures effectuées sont à indiquer dans le système métrique (cm, mm, kg, degrés, etc.)

b) Sans tolérances

- Cylindrée
- Diamètre du venturi du carburateur
- Limite de bruit
- Mesure
- Volume de chambre de combustion
- «Squisch»

c) Méthode de mesure des angles d'ouverture des lumières d'admission et d'échappement

- Entre l'arête de la partie supérieure du segment ou du piston et son intersection avec l'arête de la lumière (pour la lumière d'échappement),
- Entre l'arête inférieure de toute partie de la jupe du piston définissant le début théorique du cycle d'admission et son intersection avec l'arête de la périphérie du cylindre (pour la lumière d'admission).

Sera considérée comme début et fin de mesure de l'angle la position par laquelle le pincement de la cale de 0,20 mm permettra la mesure du plus grand angle possible.

Cette cale pourra être mise en place par l'intérieur du cylindre ou par le conduit de la lumière à contrôler.

En aucun cas, la cale n'aura l'obligation d'être mise dans une position horizontale ou verticale.

La lecture sera faite par disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou avec un appareil de mesure à affichage digital commandé par codeur.

21. KATEGORIEN

21.1 Allgemeines Kat. OK Senior, OK Junior, KZ2, lame X30 Challenge **Switzerland, Super Mini**

Bei CIK-FIA-homologierten Teilen sind auch CIK-FIA-Homologationserweiterungen erlaubt. Für alle homologierten Teile (z.B. Fahrgestelle, Motoren, Vergaser, Reifen usw.) gelten die Masse der Homologationsblätter unter Berücksichtigung der erlaubten Änderungen und der vorgeschriebenen Grenzen. Für die Verwendung von vorgeschriebenem oder homologiertem Material ist der Fahrer verantwortlich. Der Kart und alle Änderungen müssen den gültigen Reglementen der Kategorie, in welcher der Kart eingesetzt wird, entsprechen.

Es ist die Pflicht des Bewerbers oder des Fahrers, den Technischen und Sportkommissaren zu jeder Zeit der Veranstaltung beweisen zu können, dass sein Kart in allen Punkten den gültigen Reglementen entspricht. Die Verwendung von keramischen Hilfsmitteln/Ersatzteilen ist strikte verboten.

Jegliche Änderung ist untersagt, sofern sie nicht ausdrücklich in einem Artikel dieses Reglementes erlaubt ist.

21.1.1 Kontrollen

a) Bei der Kontrolle sind folgende Toleranzen erlaubt:

- Pleuelaugenabstand +/- 0,2 mm
- Kolbenhub mit montiertem Zylinderkopf +/- 0,2 mm
- Kolbenhub bei demontiertem Zylinderkopf +/- 0,1 mm
- Motorzündung +/- 2 Grad
- Kunststoff Karosserie +/- 5%
- Auspuff aller 125 ccm Motoren: +/- 1 mm (Toleranz für Durchmesser und Länge)

Abmessungen	bis 25 mm	25 – 60 mm	über 60 mm
Maschinenbearbeitete Teile	+/- 0,5 mm	+/- 0,8 mm	+/- 1,5 mm
unbearbeitete oder Schweiss-Teile	+/- 1,0 mm	+/- 1,5 mm	+/- 3,0 mm

Alle durchgeführten Messwerte sind mit dem metrischen System anzugeben (cm, mm, kg, Grad, usw.)

b) ohne Toleranz

- Maximaler Hubraum
- Venturi-Durchmesser des Vergasers
- Gewichtsmessung
- Geräuschgrenzwert
- Brennraumvolumen
- Quetschkante

c) Messmethode zur Ermittlung des Öffnungswinkels des Ein- und Auslasskanals

- zwischen der Kante des oberen Teils des Kolbenrings oder des Kolbens und seinem Schnittpunkt mit der Kante des Kanals (für den Auslasskanal)
- zwischen der Unterkante des Teils des Kolbenhemds, welcher den theoretischen Beginn des Öffnungswinkels bestimmt, und seinem Schnittpunkt mit der Kante der Zylinder-Peripherie (Einlasskanal).

Die Position in welcher die 0,2 mm-Lehre verspannt wird, um die Messung des grössten Winkels zu ermöglichen, definiert den Beginn und das Ende der Winkelmessungen.

Die Lehre kann durch die Innenseite des Zylinders oder durch den zu überprüfenden Kanal in Position gebracht werden.

Es ist nicht erforderlich, dass die Lehre in einer horizontalen oder vertikalen Stellung positioniert ist.

Die Ablesung erfolgt durch Verwendung einer Gradscheibe mit einem Mindestdurchmesser von 200 mm oder von einem Digital-Display einer Coder-Messeinrichtung (Drehwinkelmessgerät).

21.1.2 Modifications autorisées

Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf:

- a) A l'intérieur du moteur
 - La course
 - L'alésage (en dehors des limites maximum)
 - L'entre-axe de la bielle
 - Nombre de canaux de transfert et lumières d'admission dans le cylindre et le carter
 - Nombre de lumières et de canaux d'échappement
 - Il est interdit de créer de nouveaux canaux d'échappement ou de nouvelles lumières
 - Restrictions prévues selon règlements spécifiques de catégorie
- b) A l'extérieur du moteur
 - Le nombre de carburateurs et leur diamètre de venturi
 - Les caractéristiques extérieures du moteur monté (les changements évtl. de l'aspect extérieur doivent être demandés en tant qu'extension d'homologation)

21.1.3 Pare-choc toutes les catégories sauf Super Mini (Art. 21.5.5)

Il n'est permis de fixer le carénage avant sur le kart qu'au moyen du kit de montage de carénage avant. Aucun autre dispositif n'est autorisé. Le carénage avant doit pouvoir reculer librement en direction du châssis sans aucune obstruction d'une partie quelconque pouvant limiter le mouvement.

Les pare-chocs avant (tubes inférieur et supérieur) doivent être rigidement fixés au châssis et présenter une surface lisse. Toute intervention mécanique ou autre destinée à augmenter la friction des pare-chocs avant est strictement interdite.

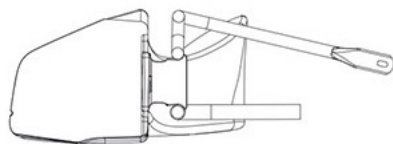
Dans tous les cas, un espace de 27 mm minimum doit être prévu en tous points entre les pare-chocs avant (tubes inférieur et supérieur) et le carénage avant

Définition «Kit de montage de carénage avant»

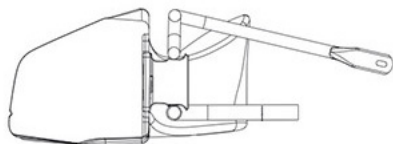
1. Kit de support de montage pour carénage avant (2 pièces + 8 vis au total).
 2. Support de pare-chocs avant (2 demi-coques + 2 vis au total).
 3. Brides à crochet réglables (les 2 pièces doivent être fabriquées en métal).
- Le logo de la CIK et le numéro d'homologation doivent être estampillés sur chaque pièce.
1. Kit de support de montage pour carénage avant (les 2 pièces doivent être fabriquées en plastique).
 2. Support de pare-chocs avant (les 2 demi-coques doivent être fabriquées en plastique)

DESSIN TECHNIQUE N° 2d**Installation correcte du «Carénage Avant»**

Position correcte / Correct position

**TECHNICAL DRAWING No. 2d****Correct installation of the "Front Fairing"**

Position acceptable / Acceptable position

**21.1.2 Erlaubte Änderungen**

Alle Änderungen am homologierten Motor sind erlaubt, mit Ausnahme von

- a) innerhalb des Motors
 - Hub
 - Bohrung, über die maximale Grenze hinaus
 - Pleuelaugen-Abstand
 - Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und im Kurbelgehäuse
 - Anzahl der Auslasskanäle und Öffnungen
 - Die Schaffung neuer Auslasskanäle oder Öffnungen ist verboten
 - Restriktionen gemäss der besonderen Bestimmungen der Kategorie
- b) ausserhalb des Motors
 - Anzahl der Vergaser und deren Venturi-Durchmesser
 - Äussere Merkmale des eingebauten Motors (ev. Änderungen des äusseren Erscheinungsbildes müssen als Homologationsnachtrag beantragt werden)

21.1.3 Spoiler CIK/FIA alle Kategorien ausser Super Mini (Art. 21.5.5)

Die Frontverkleidung darf nur mit Hilfe der mitgelieferten Kits am Kart befestigt werden. Andere Montagekits sind nicht erlaubt. Die Frontverkleidung muss sich in Fahrtrichtung frei zurückbewegen können. Es dürfen keine Teile montiert sein die eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Spoiler in deren Bewegung einschränken könnten.

Die vorderen Stoßfänger (oberes und unteres Rohr) müssen starr sein. Die Teile sind fest mit dem Chassis verbunden und haben eine glatte Oberfläche. Jede Mechanische intervention der Stoßstange oder anderes Material, das die Reibung der vorderen Stoßstangen erhöhen könnte ist strengstens untersagt. In jedem Fall ist ein Freiraum von mindestens 27 mm auf folgende Weise vorzusehen:

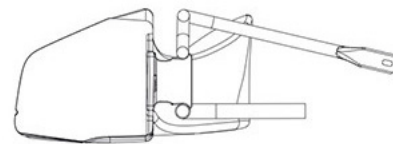
Alle Punkte zwischen der vorderen Stoßstange (oberes und unteres Rohr) und der vorderen Stoßstange (oberes und unteres Rohr) und der Frontverkleidung.

Definition «Montagesatz Frontverkleidung».

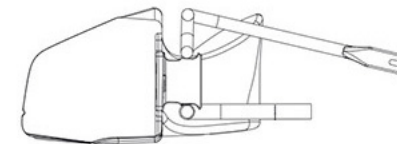
1. Montagesatz für die Frontverkleidung (2 Stück + 8 Schrauben insgesamt).
 2. Stoßfängerhalterung vorne (2 Halbschalen + 2 Schrauben insgesamt).
 3. Verstellbare Hakenklammern (beide Teile müssen aus Metall sein).
- Das CIK-Logo und die Zulassungsnummer müssen auf jedem Teil aufgedruckt sein.
1. Montagebügelsatz für die Frontverkleidung (beide Teile müssen an der Frontverkleidung befestigt werden (die 2 Teile müssen aus Kunststoff hergestellt sein).
 2. Stoßstangenträger vorne (die 2 Halbschalen müssen aus Kunststoff hergestellt sein)

DESSIN TECHNIQUE N° 2d**Installation correcte du «Carénage Avant»**

Position correcte / Correct position

**TECHNICAL DRAWING No. 2d****Correct installation of the "Front Fairing"**

Position acceptable / Acceptable position



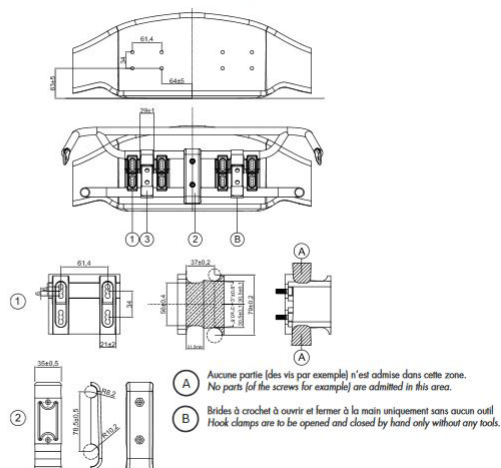
DESSINS TECHNIQUES
TECHNICAL DRAWINGS

DESSIN TECHNIQUE N°2c

Kit de montage de carénage avant

TECHNICAL DRAWING No. 2c

Front fairing mounting kit



21.2 Catégories OK senior, OK junior, KZ2, lame X30 Challenge Switzerland et Super Mini

Les dispositions suivantes des règlements internationaux en vigueur ainsi que l'aperçu synoptique des catégories sont applicables. Le nombre des moteurs utilisés lors d'une manifestation est limité à deux [cf. art. 20.4.10]. 2 pilotes peuvent se partager un moteur de réserve. Mais cette façon de procéder doit être annoncée au commissaire technique. Mais 2 moteurs au maximum peuvent être utilisés lors d'une manifestation. Le nombre des châssis utilisés pendant une manifestation est limité à un. Seuls des châssis à partir de l'année d'homologation 2003 peuvent être utilisés.

Les numéros de départ des catégories de karts doivent avoir les couleurs suivantes:

Cat. Super Mini: Couleur de fond jaune avec numéro noir à une ou deux chiffres

A partir du **numéro 1 jusqu'au 99.**

Cat. X30 Challenge Switzerland: Couleur de fond jaune avec trois chiffres noirs

A partir du **numéro 301 jusqu'au 399.**

Cat OK junior: Couleur de fond jaune avec trois chiffres noirs

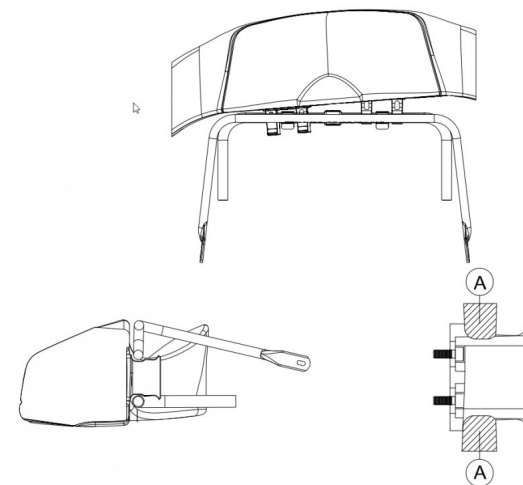
A partir du **numéro 401 jusqu'au 499.**

Cat. OK Senior: Couleur de fond jaune avec numéro noir à trois chiffres

A partir du **numéro 501 jusqu'au 599.**

Cat KZ2: Couleur de fond jaune avec numéro noir à trois chiffres

A partir du **numéro 101 jusqu'au 199.**



21.2 Kategorie OK Senior, OK Junior, KZ2, lame X30 Challenge Switzerland und Super Mini

Es gelten die folgenden Regelungen der gültigen Internationalen Reglemente, sowie die Kategorien-Übersicht. Die Anzahl der an einer Veranstaltung verwendeten Motoren ist auf zwei Stück limitiert [vgl. Art. 20.4.10]. Es können sich 2 Piloten einen Reservemotor teilen. Dieses Vorgehen muss jedoch dem Technischen Kommissar angemeldet werden. Jedoch dürfen an einer Veranstaltung maximal 2 Motoren verwendet werden. Die Anzahl der an Veranstaltung verwendeten Chassis ist auf ein Stück limitiert. Es dürfen nur Chassis ab dem Homologationsjahr 2003 verwendet werden.

Die Startnummern der Kart Kategorien müssen farblich wie folgt sein:

Kat. Super Mini: Gelbe Hintergrundfarbe mit ein- bis zweistelliger schwarzer Nummer

Von **Nummer 1 bis 99.**

Kat. X30 Challenge Switzerland Gelbe Hintergrundfarbe mit dreistelliger schwarzer Nummer

Von Nummer **301 bis 399**

Kat OK Junior Gelbe Hintergrundfarbe mit dreistelliger schwarzer Nummer

Von Nummer **401 bis 499**

Kat. OK Senior: Gelbe Hintergrundfarbe mit dreistelliger schwarzer Nummer

Von Nummer **501 bis 599**

Kat KZ2: Gelbe Hintergrundfarbe mit dreistelliger schwarzer Nummer

Von Nummer **101 bis 199**

21.2.1 Règlement spécifique OK senior

- Toutes les modifications des moteurs homologués sont autorisées. Cependant les modifications changeant l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine représentés sur la Fiche d'Homologation OK sont interdites, sauf si elles sont explicitement autorisées par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité (publiées par la CIK-FIA).
- Le moteur de base doit être adaptable pour utilisation dans les catégories spécifiques.
- Moteur alternatif mono-cylindre 2-temps à prise directe, homologué par la CIK-FIA.
- Acier ou aluminium obligatoire pour toutes les pièces sollicitées mécaniquement et/ou transmettant des forces.
- Carbone interdit pour toutes les pièces structurales.
- Carters moteur et cylindre issus obligatoirement d'une fonte d'aluminium.
- Vilebrequin, bielle et axe de piston: acier magnétique obligatoire.
- Pistons issus obligatoirement d'une fonte ou d'une forge d'aluminium.
- Cylindre avec chemise en fonte d'acier.
- Cylindrée maximum: 125 cm³.
- Course comprise entre 54 mm minimum et 54,5 mm maximum.
- Refroidissement par eau (carters, cylindre et culasse), d'un circuit uniquement.
- Le refroidissement est limité à un seul radiateur libre, avec un seul circuit, sans aucune autre combinaison; un circuit interne supplémentaire servant au fonctionnement normal des thermostats est autorisé.
- Admission par clapets dans les demi-carters ou dans le cylindre.
- Power-valve monotype spécifique devant correspondre au dessin n° 22 et être homologuée avec le moteur.
- Suralimentation interdite.
- Volume minimum de chambre de combustion: 9 cm³, mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe n°1c.
- Bougie: marque libre (de grande production et devant rester strictement d'origine). Le culot de la bougie (électrodes non comprises) serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.
- Angle d'échappement limité à 194° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon la méthode décrite à l'Article 2.25.3.2 du Règlement Technique.
- Valve de décompression obligatoire. Elle doit être implantée sur le dessus de la culasse.
- Dimensions du puits fileté de bougie-longueur: 18,5 mm; pas: M 14 x 1,25.
- Système d'équilibrage homologué, obligatoire, contrôlable (pré-sence et fonctionnement) directement depuis l'extérieur, réalisé à l'aide de systèmes déséquilibrés tournant en sens contraire du vilebrequin. Le degré d'équilibrage sera de 25% minimum (voir détails dans le Règlement d'Homologation).
- Limitation du régime moteur à maximum 16 000 tr/min.
- Carburateur à papillon homologué de diamètre 24 mm maximum avec deux vis de réglage. Toutes les dimensions et la forme du canal d'entrée indiquées sur la Fiche d'Homologation doivent rester strictement d'origine. La forme du canal d'entrée doit également être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur. Tous les autres trous ou rainures non dimensionnés situés à l'intérieur ou à l'extérieur du corps du carburateur doivent être identiques, par leur nombre et leur disposition, à la Fiche d'Homologation.
- Embrayage interdit.
- Démarreur interdit.
- Batterie interdite.
- Échappement monotype spécifique devant correspondre au dessin technique n° 21.
- Silencieux d'aspiration homologué CIK-FIA avec 2 conduits de 23 mm
- Limitation sonore à 100 dB/A maximum à 7 500 tr/min.
- Limitation à 4% de la quantité de lubrifiant ajouté au carburant.

21.2.1 Besondere Bestimmungen OK Senior

- Alle Modifikationen der homologierten Motoren sind autorisiert. Ausgenommen sind die Modifikationen, die Änderungen der ursprünglichen Aspekte, Abmessungen, Zeichnungen oder Fotografien der Originalteile wie auf dem OK Homologationsblatt dargestellt verändern, sofern sie nicht ausdrücklich durch einen Artikel dieses Reglements oder aus Gründen der Sicherheit (Veröffentlicht durch die CIK-FIA) genehmigt sind.
- Der Basismotor muss für die Verwendung in bestimmten Kategorien anpassbar sein.
- Der 2-Takt-Einzylindermotor mit Direktantrieb muss der CIK-FIA Homologation entsprechen.
- Für alle mechanisch beanspruchten und/oder kraftübertragenden Teile ist die Verwendung von Stahl oder Aluminium obligatorisch.
- Die Verwendung von Carbon ist für alle Konstruktionsteile untersagt.
- Kurbelgehäuse sowie Zylinder müssen je aus einem Aluminiumguss bestehen.
- Kurbelwelle, Pleuelstange und Kolbenbolzen müssen zwingend aus magnetischem Stahl sein.
- Kolben müssen zwingend aus gegossenem oder geschmiedetem Aluminium sein.
- Zylinder mit Stahlverkleidung.
- Hubraum maximal 125cm³.
- Hubweg muss zwischen 54mm Minimum und 54.5mm Maximum liegen.
- Die Wasserkühlung (Kurbelgehäuse, Zylinder, Zylinderkopf) muss aus einem Kreislauf bestehen.
- Die Wasserkühlung ist auf einen freien Kühler mit einem einzigen Kreislauf begrenzt, ohne jegliche Kombination; ein innerer, zusätzlicher Kreislauf mit normaler Thermostatfunktion ist erlaubt.
- Einlass durch Ventile im Kurbelgehäuse oder im Zylinder.
- Der spezifische monotyp Power-Valve muss der Zeichnung Nr. 22 entsprechen und mit dem Motor homologiert werden.
- Aufladung verboten.
- Das Brennraum-Mindestvolumen: 9 cm³, gemessen nach der beschriebenen Methode in Anhang Nr. 1c.
- Zündkerze ist frei. Muss aber im freien Handel erhältlich sein und strikte dem Original entsprechen. Die Kappe der Zündkerze (Elektroden nicht enthalten), angezogen auf dem Zylinderkopf darf den oberen Teil des Zylinderkopfes nicht überschreiten.
- Der Abgaswinkel ist auf maximal 194° ab der Abgasauslassöffnung limitiert, gemessen auf der Höhe der Büchse mit der Methode gemäss Artikel 2.25.3.2 des technischen Reglements.
- Dekompressionsventil ist obligatorisch und muss auf der Oberseite des Zylinderkopfes montiert werden.
- Abmessungen des Zündkerzengewindes: Länge 18.5mm, Höhe M 14 x 1,25.
- Homologiertes Ausgleichssystem mit unsymmetrischem System, das in der entgegengesetzten Richtung der Kurbelwelle dreht, obligatorisch. Der Ausgleichs-Grad muss mindestens 25% betragen (Details gemäss Homologationsblatt Seite 14, Artikel D.3).
- Die Motorendrehzahl ist auf maximal 16'000 rpm begrenzt.
- Der Vergaser mit zwei Stellschrauben ist auf den Durchmesser von maximal 24mm homologiert. Alle Masse und die Form des Einlasskanals gemäss Homologationsblatt müssen strikt original bleiben. Die Form des Einlasskanals muss dem Kontroll-Werkzeug des Herstellers entsprechen. Sämtliche anderen Öffnungen und Rillen innerhalb oder ausserhalb des Vergasers müssen der Homologation entsprechen.
- Kupplung verboten.
- Starter verboten.
- Batterie verboten.
- Der spezifische monotype Auspuff muss der technischen Zeichnung Nr. 21 entsprechen.
- CIK-FIA homologierter Ansaugschalldämpfer mit 2 Kanälen von 23mm.
- Lärmbegrenzung 100 dB/A Maximum bei einer Drehzahl von 7'500 U/min.
- Benzin-Ölgemisch maximal 4%.

CATÉGORIES

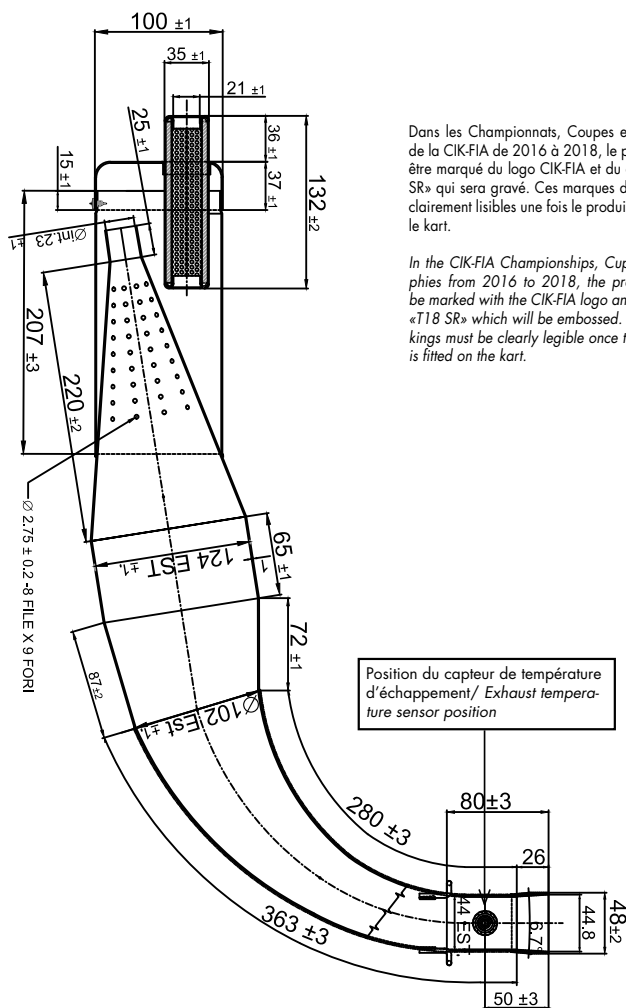
- Limitation des émissions chimiques contrôlée lors de l'homologation.
- Identifiants: emplacements de 30 mm x 20 mm usinés et plats pour mise en place des identifiants autocollants:
 - à l'avant du cylindre,
 - sur la partie supérieure du logement de la boîte à clapets pour les demi-carters.
- Masse totale minimum: **152 kg** (Pilote compris).
- Masse minimum du kart (sans carburant): 70 kg.
- Matériaux exotiques interdits sauf clapets d'admission.

DESSIN TECHNIQUE N° 21

Echappement spécifique OK

TECHNICAL DRAWING No. 21

Specific OK monotype exhaust



KATEGORIEN

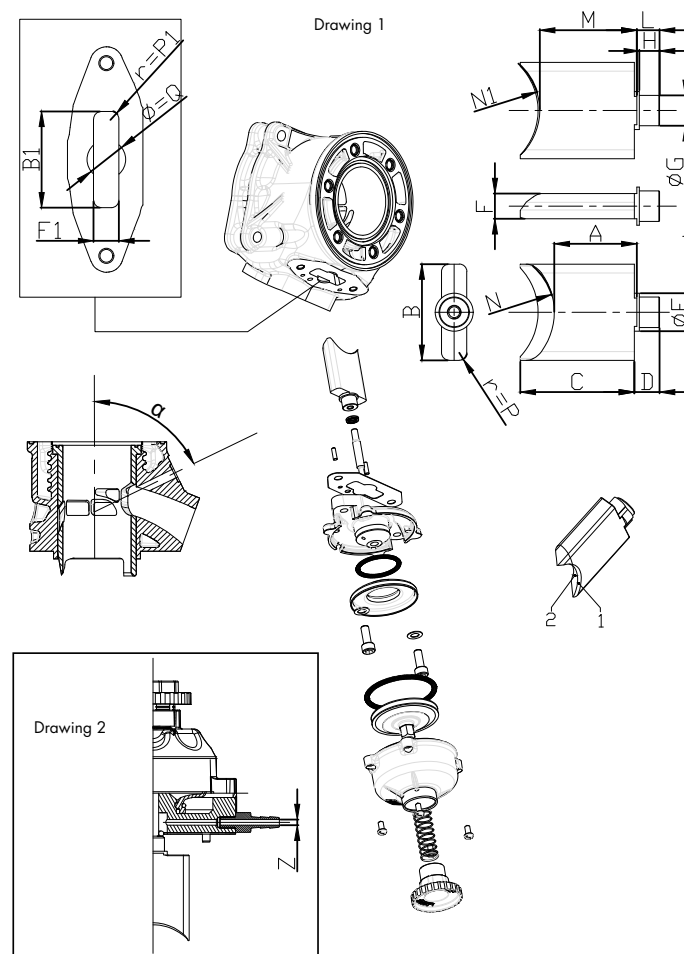
- Begrenzung der chemischen Emissionen kontrolliert gemäss Homologation.
- Identifikationen: Flächen von 30 mm x 20 mm für die Platzierung der Identifizierungskleber:
 - an der Front des Zylinders,
 - auf dem oberen Teil des Ventilgehäuses.
- Gesamtes Mindestgewicht: **152kg** (inclusive Pilot).
- Mindestgewicht des Karts (ohne Treibstoff): 70kg.
- Exotische Materialien ausser **Einlassventile** sind verboten.

DESSIN TECHNIQUE N° 22

Spécification de la Power-Valve (Partie 1)

TECHNICAL DRAWING No. 22

Specification of the Power-Valve (Part 1)



21.2.2 Power valve

Par «power valve» est entendu tout système qui, de façon manuelle, électrique, hydraulique ou par tout autre moyen, peut modifier le cycle (timing) normal du dispositif d'échappement ou le cours normal des gaz d'échappement à quelque point que ce soit entre le piston et la sortie de l'échappement à l'air libre, lorsque le moteur est en marche.

21.2.3 Valve de décompression

Par «valve de décompression» est entendu un système mécanique, passif, ayant pour seul but de limiter la compression du moteur dans les phases de démarrage du moteur. Une fois la phase de démarrage terminée, la valve doit se fermer. Elle doit rester immobile et inactive lorsque le kart est en piste, moteur allumé. Ce système ne peut, en aucun cas, ni à aucun moment, diminuer le volume de la chambre de combustion du moteur en-deçà de la valeur minimale autorisée.

21.2.4 Règlement Spécifique KZ2

- Groupe propulseur: le moteur et la boîte de vitesses doivent être indissociables. Le carter moteur doit être divisible en 2 parties (vertical ou horizontal) seulement.
- Moteur monocylindre à admission par clapets, refroidi par eau, avec un seul circuit, homologué par la CIK-FIA.
- Cylindrée maximale: 125 cm³.
- Boîte à clapets (dimensions et dessin) conforme à la Fiche d'Homologation. Couvercle de la boîte à clapets: libre.
- Carburateur Dell'Orto VSHS 30. Le carburateur doit rester strictement d'origine. Les seuls réglages autorisés sont ceux de la guillotine, l'aiguille, les flotteurs, la cuve, le puits d'aiguille (pulvérisateur), les gicleurs et le kit pointeau, à la condition que toutes les pièces interchangeables soient d'origine Dell'Orto. Le filtre à essence incorporé et l'assiette peuvent être supprimés; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.
- Boîte de vitesses: homologuée par la CIK-FIA (y compris le couple primaire), 3 rapports minimum et 6 rapports maximum. Contrôle des rapports avec disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou codeur digital. Les décimales de degré portées sur la Fiche d'Homologation devront être mentionnées en dixième de degré et non en minutes. Pour l'homologation de la boîte de vitesses, le(s) constructeur(s) ainsi que le modèle et le type doivent figurer sur la Fiche d'Homologation.
- Commande de boîte de vitesses mécanique sans système d'assistance. Tout système quelconque de coupure d'allumage est interdit.
- Angle d'ouverture total d'échappement de 199° maximum, indépendamment de la valeur indiquée sur la fiche d'homologation (lecture par cercle gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou appareil digital).
- Volume de la chambre de combustion: minimum 11 cm³. Annexe No. 1 Règlement Technique CIK/FIA
- Bougie: marque libre. Le culot de la bougie (électrodes non comprises), serrée sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.
- Dimensions: longueur 18,5 mm, pas M 14 x 1,25.
- Il est permis d'ajouter une masse sur le rotor d'allumage, fixée par 2 vis minimum, sans modification du rotor homologué.
- Echappement: homologué et dont l'épaisseur de tôle en acier magnétique doit être de 0,75 mm minimum.
- Silencieux d'échappement selon Homologation CIK-FIA 2014-2022
- Masse minimum: circuits courts: 175 kg
- Matériaux exotiques interdits sauf clapets et embrayage.

21.2.2 Power Valve

Unter «Power Valve» wird jedes System verstanden, das manuell, elektrisch, hydraulisch oder auf jede andere Art den normalen Verlauf (Timing) der Auspufföffnung oder der Abgase bei laufendem Motor an einem Punkt zwischen dem Kolben und dem Abgasaustritt ins Freie beeinflusst.

21.2.3 Dekompressionsventil

Unter «Dekompressionsventil» wird ein passives, mechanisches System verstanden, dessen Zweck es ist, die Kompression während der Startphase des Motors zu begrenzen. Sobald die Startphase abgeschlossen ist, muss sich das Ventil schliessen. Sobald sich der Kart mit laufendem Motor auf der Piste befindet, muss das Ventil unbeweglich und inaktiv bleiben. Das zulässige Volumen in der Verbrennungskammer darf in keinem Fall und zu keiner Zeit unter den zulässigen Wert fallen.

21.2.4 Besondere Bestimmungen für KZ2

- Antriebseinheit: Motor muss aus einem Gehäuse mit Kurbelwelle und Getriebe sein. Das Motorgehäuse darf nur aus 2 trennbaren Teilen (vertikal oder horizontal) bestehen.
- CIK-FIA-homologierte wassergekühlte Einzylinder-Motoren mit Membran-Einlasssteuerung, mit Einkreis-Kühlsystem
- Hubraum maximal: 125 ccm
- Membrangehäuse (Abmessungen und Zeichnung) gemäss Homologationsblatt; Membrangehäuse-Abdeckung: freigestellt.
- Vergaser Dell'Orto VSHS 30. Der Vergaser muss absolut original bleiben. Die einzigen erlaubten Abstimmungen betreffen den Schieber, die Düsenadel, den Schwimmer, die Schwimmerkammer, die Nadeldüse, die Düsen und den Nadel-Kit, welche originale Austauscherteile von Dell'Orto sein müssen. Der eingebaute Kraftstofffilter und die Zwischenplatte dürfen entfernt werden; werden sie beibehalten, müssen sie original sein.
- Getriebe: CIK-FIA-homologiert (einschliesslich Primärübersetzung) mit mindestens 3 und maximal 6 Gängen. Die Getriebe-Übersetzungen sind mittels Gradscheibe mit einem Durchmesser von mind. 200 mm oder mittels digitaler Messeinrichtung zu prüfen. Die Grad-Dezimalstellen im Homologationsblatt müssen in Zehntelgrad (nicht in Minuten) angegeben sein. Für die Homologation des Getriebes müssen Hersteller, Modell und Typ im Homologationsblatt angegeben sein.
- Mechanische Getriebebetätigung, ohne Servosystem. Jede Art von Zündunterbrechung ist verboten.
- Der gesamte Öffnungswinkel des Auslasses, abzulesen auf einer Gradscheibe von mindestens 200 mm Durchmesser oder mittels digitaler Messeinrichtung, darf maximal 199° – unabhängig von der Angabe im Homologationsblatt – betragen.
- Volumen des Verbrennungsraums: mindestens 11 ccm. Gemäss Artikel 1 Règlement Technique CIK/FIA.
- Zündkerze: Die Marke ist freigestellt. Der Zündkerzenkörper, mit Ausnahme der Elektrode, fest angezogen im Zylinderkopf, darf nicht über den oberen Teil des Doms vom Verbrennungsraum hinausragen.
- Abmessungen: Länge 18,5 mm, Gewinde 14 x 1,25.
- Die Hinzufügung von Gewichten am Rotor der Zündanlage, befestigt mit mindestens 2 Schrauben, ist ohne jegliche Änderung am homologierten Rotor, zulässig.
- Auspuff: homologiert, bestehend aus magnetischem Stahl mit einer Mindestdicke von 0,75 mm
- Endschalldämpfer gemäss CIK FIA Homologation 2014–2022
- Mindestgewicht für Fahrer und Kart: Kurzstrecke 175 kg
- Exotische Materialien ausser **Ventile** und Kupplung sind verboten.

 COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING - FIA HOMOLOGATION SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT 2014-2022 (KZ - KZ2) 2014-2022 EXHAUST SILENCERS HOMOLOGATION (KZ - KZ2)						
Demandeur	Pays ASN	Matériel	Marque	Modèle	Type	Homolog. Numéro
DRACING	FRA	Exh. Silencer	DRACING	KZ 2014	SARNO	1/EX-SI/22
DRACING	FRA	Exh. Silencer	DRACING	KZ 2014	VARENNES	2/EX-SI/22
ELTO RACING	ITA	Exh. Silencer	ELTO RACING	OVS	INOX	3/EX-SI/22
ELTO RACING	ITA	Exh. Silencer	ELTO RACING	OVD	INOX	4/EX-SI/22
ELTO RACING	ITA	Exh. Silencer	ELTO RACING	TD	INOX	5/EX-SI/22
MC RACING	ITA	Exh. Silencer	MC RACING	MC	KZ	6/EX-SI/22

21.2.5 Règlement Spécifique OK-Junior

- Moteur alternatif mono-cylindre 2-temps à prise directe, homologué par la CIK-FIA.
- Toutes modifications des moteurs homologues sont autorisées conformément à l'Art. 5.2.2 du Règlement Technique.
- Cylindrée maximum : 125 cm³.
- Refroidissement par eau (carters, cylindre et culasse), d'un circuit uniquement.
- Le refroidissement est limité à un seul radiateur libre, avec un seul circuit, sans aucune autre combinaison ; un circuit interne supplémentaire servant au fonctionnement normal des thermostats est autorisé.
- Power-valve interdite remplacée par l'obturateur fixe, homologue ou logement dans le cylindre non usiné.
- Suralimentation interdite.
- Volume de chambre de combustion minimum de 12 cm³, mesuré selon méthode décrite dans l'Annexe n° 1b du Règlement Technique.
- Bougie marque libre (de grande production et devant rester strictement d'origine)
- Le culot de la bougie (électrodes non comprises) serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.
- Angle d'échappement limité à 170° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon méthode décrite à l'Article 2.25.3.2 du Règlement Technique.
- Valve de décompression obligatoire. Elle doit être implantée sur le dessus de la culasse.
- Dimensions du puits fileté de bougie - longueur : 18,5 mm ; pas : M 14 x 1,25.
- Système d'allumage homologué avec limiteur spécifique à 14 000 tr/min maximum.
- Carburateur à papillon homologué de diamètre 20 mm maximum avec deux vis de réglage.
- Toutes les dimensions et la forme du canal d'entrée indiquées sur la Fiche d'Homologation doivent rester strictement d'origine. La forme du canal d'entrée doit également être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur.
- Tous les autres trous ou rainures non dimensionnés situés à l'intérieur ou à l'extérieur du corps du carburateur doivent être identiques, par leur nombre et leur disposition, à la Fiche d'Homologation.
- Dans le cas de l'utilisation d'un carburateur de diamètre 20 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué KF3, devant rester strictement d'origine.
- Pour dissiper tout doute, cela signifie que le carburateur doit être en tout point identique, dans la limite des tolérances raisonnables de fabrication, à celui plombé par l'inspecteur lors de la procédure d'inspection d'homologation et étant à disposition de la CIK-FIA devant être conforme à la Fiche d'Homologation et à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.
- Embrayage interdit.
- Démarreur interdit.
- Echappement monotype spécifique devant correspondre au dessin n° 23.
- Silencieux d'aspiration homologué CIK-FIA avec 2 conduits de 23 mm.
- Masse totale minimum : 140 kg (Pilote compris).
- Masse minimum du kart (sans carburant) : 70 kg
- Matériaux exotiques interdits sauf clapets.

 COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING - FIA HOMOLOGATION SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT 2014-2022 (KZ - KZ2) 2014-2022 EXHAUST SILENCERS HOMOLOGATION (KZ - KZ2)						
Demandeur	Pays ASN	Matériel	Marque	Modèle	Type	Homolog. Numéro
DRACING	FRA	Exh. Silencer	DRACING	KZ 2014	SARNO	1/EX-SI/22
DRACING	FRA	Exh. Silencer	DRACING	KZ 2014	VARENNES	2/EX-SI/22
ELTO RACING	ITA	Exh. Silencer	ELTO RACING	OVS	INOX	3/EX-SI/22
ELTO RACING	ITA	Exh. Silencer	ELTO RACING	OVD	INOX	4/EX-SI/22
ELTO RACING	ITA	Exh. Silencer	ELTO RACING	TD	INOX	5/EX-SI/22
MC RACING	ITA	Exh. Silencer	MC RACING	MC	KZ	6/EX-SI/22

21.2.5 Spezifisches Reglement OK-Junior

- CIK-FIA-zugelassener 2-Takt Einzylinder Hubkolbenmotor mit Direktantrieb.
- Alle Änderungen an homologierten Motoren sind gemäss Art. 5.2.2 des Technischen Reglement CIK/FIA erlaubt.
- Maximale Kapazität: 125 cm³.
- Wasserkühlung (Motor, Zylinder und Zylinderkopf) darf nur aus einem Kreislauf bestehen.
- Die Kühlung beschränkt sich auf einen freigestellten Kühler mit nur einem Kreislauf, ohne jegliche Kombination; ein zusätzlicher interner Schaltkreis für den normalen Thermostatbetrieb ist autorisiert.
- Das Power-Ventil darf nicht durch die feststehende, homologe oder nicht gefertigte Zylinderabdeckung ersetzt werden.
- Aufladung verboten.
- Minimales Brennkammervolumen von 12 cm³, gemessen nach der in der Tabelle beschriebenen Methode. Anhang 1b der Technischen Verordnung.
- Kerze: Freihandelszeichen (von großer Produktion und muss streng vom Ursprung bleiben)
- **Der am Zylinderkopf festgezogene Zündkerzenboden (ohne Elektroden) darf folgende Werte nicht überschreiten der obere Teil der Brennkammerkuppel.**
- Auspuffwinkel begrenzt auf maximal 170° bei Auspuffleuchten, gemessen in Höhe des Niveaus des Hemdes nach der in Artikel 2.25.3.2 der Technischen Regel beschriebenen Methode.
- Dekompressionsventil erforderlich. Er muss auf den Zylinderkopf aufgesetzt werden.
- Abmessungen des Gewindeschafes der Zündkerze - Länge: 18,5 mm; Teilung: M 14 x 1,25.
- Zugelassene Zündanlage mit spezifischem Begrenzer bei maximal 14.000 U/min.
- Zugelassene Drosselklappe mit einem maximalen Durchmesser von 20 mm mit zwei Stellschrauben.
- Alle Maße und Formen des Eingangskanals, die auf dem Genehmigungsformular angegeben sind, müssen dem Original entsprechen. Die Form des Einlasskanals muss auch mit dem vom Auftragnehmer hinterlegten Werkzeug übereinstimmen.
- Alle anderen nicht dimensionierten Löcher oder Nuten innerhalb oder außerhalb des Vergasergehäuses müssen in Anzahl und Layout identisch mit dem Genehmigungsformular sein.
- Bei Verwendung eines Vergasers mit einem maximalen Durchmesser von 20 mm, Drosselklappe mit zwei Stellschrauben und KF3-Zulassung, muss dieser zwingend originalgetreu bleiben.
- **Dies bedeutet, um jeden Zweifel auszuräumen, dass der Vergaser in jedem Punkt, mit dem durch den Techniker anlässlich der Homologierung plombierten und dem der CIK FIA zur Verfügung gestandenen, dem Homologationsblatt entsprechenden und mit dem vom Hersteller gelieferten Werkzeug um die Form des Einlasskanals zu prüfen unter Berücksichtigung der Toleranzlimiten im Rahmen der Fabrikation, identisch sein muss.**
- Kupplung verboten.
- Anlasser verboten.
- Spezifische Einzelauspuffanlage nach Zeichnung N° 23.
- CIK-FIA-zugelassener Saugschalldämpfer mit 2 Kanälen à 23 mm.
- Minimale Gesamtmasse: 140 kg (inkl. Fahrer).
- Minimale Masse des Kart (ohne Treibstoff): 70 kg
- Exotische Materialien ausser **Ventile** sind verboten.

21.2.6 Règlement Catégorie OK Junior Academy

En 2019, les pilotes nés entre 2004 et 2007 peuvent participer à l'Academy OK Junior à condition d'être titulaires d'une licence NATIONAL C au minimum. Les pilotes participants nés en 2004 ne sont en revanche autorisés qu'à détenir au maximum une licence INT-C Restricted.

Moteurs Rexion

Moteur à pistons monocylindre à 2 temps et entraînement direct de la marque Rexion, homologué CIK-FIA. Le moteur doit satisfaire aux exigences techniques du règlement spécifique OK-Junior (art. 21.2.5). Le moteur ainsi que le carburateur seront mis à la disposition des pilotes participants le jour de l'entraînement et le jour de la course. Le moteur et le carburateur forment une unité et seront tirés au sort lors de la première et de la quatrième course. Le tirage au sort est effectué par les pilotes. Le pilote utilise cette unité (moteur et carburateur) pour 3 courses. Ensuite, le moteur est révisé et un nouveau tirage au sort a lieu pour les 3 courses restantes. Le pilote ne peut se servir que du moteur / carburateur qui lui a été attribué par tirage au sort et un contrôle doit être possible à tout moment. La procédure d'attribution des moteurs / carburateurs par tirage au sort sera communiquée sur place. Les moteurs / carburateurs seront scellés à l'avance par un commissaire technique d'Auto Sport Suisse. Les manipulations du moteur scellé sont strictement interdites et seront sanctionnées d'une exclusion de la journée de la course si elles sont détectées. Tous les accessoires doivent à tout moment être conformes aux règles CIK/FIA (filtre à air, échappement, huile mélangée selon CIK). Le choix du radiateur est libre, l'installation est réalisée conformément aux normes CIK. Le choix des bougies d'allumage est également libre, mais elles doivent être conformes à la réglementation CIK en vigueur. Si, après remise au pilote, un moteur/carburateur Rexion présente un défaut irréparable le jour de la course (lors de l'échauffement, la qualification et les courses 1 et 2), il peut être remplacé une fois auprès du fournisseur officiel du moteur sur place en présence d'un commissaire technique d'Auto Sport Suisse. Toute personne souhaitant conduire ou s'entraîner avec des moteurs Rexion et des carburateurs HHC lors de journées de formation supplémentaires peut acheter ou louer un tel moteur via les canaux habituels.

Moteurs Rexion - Manutention

Les pilotes qui participent à l'OK Junior Academy avec des moteurs Rexion doivent verser une caution de CHF 500.00 pour la première course. Cette caution leur sera remboursée à la fin de la saison si le pilote concerné n'a fait subir aucun dommage aux moteurs utilisés. Les dommages aux moteurs Rexion causés par une manipulation erronée délibérée sont à la charge du conducteur concerné. Il appartiendra au constructeur Rexion de juger si le moteur est défectueux en raison d'un défaut de fabrication ou d'une manipulation erronée. En cas de dommage, les données en provenance de l'acquisition des données doivent être fournies aux commissaires techniques et au constructeur. Après l'avarie, le pilote est tenu de se présenter immédiatement avec le kart complet au point d'information sans avoir procédé au préalable à une manipulation qu'elle soit.

Le concurrent a la possibilité de demander par écrit au jury qu'un moteur de référence soit utilisé par le premier au classement (après qualification, manche 1, manche 2). La demande doit être justifiée et faire directement référence à un pilote. Elle doit être formulée dans les 15 minutes qui suivent l'arrivée et une caution du même montant que la caution de réclamation doit être versée. Si le jury approuve la demande, le dépôt sera retourné au demandeur, si elle est rejetée, le dépôt sera en revanche conservé. Les moteurs de référence seront livrés par les Commissaires techniques.

A tout moment de la manifestation, les Commissaires techniques ont la possibilité de contrôler les moteurs (joints, pignons, etc.). En dehors des numéros de moteur, les moteurs ne doivent porter aucun autre numéro ni des inscriptions.

21.2.6 Reglement Kategorie OK Junior Academy

Teilnahmeberechtigt an der Academy OK Junior sind 2019 Piloten/innen der Jahrgänge 2004–2007. Die Mindestanforderung bezüglich Lizenz ist der Status einer NATIONALEN C Lizenz. Teilnehmende Piloten des Jahrgangs 2004 dürfen höchstens im Besitz einer Lizenz der Stufe INT-C Restricted sein.

Rexion Motoren

CIK-FIA-zugelassener 2-Takt Einzylinder Hubkolbenmotor mit Direktantrieb der Marke Rexion. Der Motor muss technisch den Vorgaben des spezifischen Reglements für OK-Junior (Art. 21.2.5) entsprechen. Der Motor inkl. Vergaser wird am Trainingstag und Renntag den teilnehmenden Piloten zur Verfügung gestellt. Der Motor und Vergaser bilden eine Einheit und werden am ersten und vierten Rennen ausgelost. Die Ziehung erfolgt durch die Piloten. Diese Einheit (Motor und Vergaser) welche zugelost wird, setzt der Pilot für 3 Rennen ein. Danach wird der Motor revidiert und es gibt eine neue Auslosung für die restlichen 3 Rennen. Es darf nur mit dem zugelosten Motor/Vergaser gefahren werden und eine Kontrolle muss jederzeit möglich sein. Das Prozedere für die Zulassung der Motoren/Vergaser wird vor Ort kommuniziert.

Die Motoren/Vergaser werden im Vorfeld durch einen Technischen Kommissar von Auto Sport Schweiz plombiert. Manipulationen am plombierten Motor sind strikte untersagt und werden bei Entdecken mit einem Tagesausschluss bestraft. Sämtliches Zubehör muss zu jedem Zeitpunkt den CIK/FIA Regeln entsprechen (Luftfilter, Auspuff, Mischoel gemäss CIK). Der Kühler ist frei, die Montage erfolgt entsprechend dem CIK Reglement. Die Zündkerzen sind ebenfalls frei und müssen dem gültigen CIK Reglement entsprechen. Sollte am Renntag ein Rexion Motor/Vergaser nach Abgabe an den Piloten einen irreparablen Defekt erleiden (während Warm-Up, Qualifikation und Rennen 1 und 2), kann dieser im Beisein eines Technischen Kommissars von Auto Sport Schweiz einmalig beim offiziellen Motorenlieferanten auf Platz ausgetauscht werden.

Wer an zusätzlichen Trainingstagen mit Motoren der Marke Rexion und Vergaser HHC fahren/trainieren will, kann sich über die gängigen Kanäle einen solchen Motor anschaffen oder mieten.

Rexion Motoren - Handling

Teilnehmende, welche in der OK Junior Academy mit Rexion Motoren fahren haben ein Schutzdepot von CHF 500.00 beim ersten Rennen an welchem Sie fahren zu leisten. Dieses Depot wird zum Schluss der Saison, insofern keine weiterführenden Schäden an den vom besagten Piloten gebrauchten Motoren festzustellen sind, zurückerstattet. Schäden an den Rexion Motoren, welche durch bewusste Fehlmanipulationen herbeigeführt wurden, gehen zu Lasten des betreffenden Fahrers. Die Beurteilung ob Fabrikationsfehler oder Fehlmanipulation erfolgt durch den Hersteller Rexion. Wenn ein Schaden eintritt, sind die Daten der Datenerfassung den Technischen Kommissaren und dem Hersteller offen zu legen. Nach Eintritt vom Schaden ist der Pilot verpflichtet sich unverzüglich mit dem kompletten Kart am Infopoint zu melden – keine vorgängige Demontage.

Der Bewerber hat die Möglichkeit schriftlich bei der Jury einen Antrag zu stellen, dass ein Referenzmotor beim Erstplatzierten (nach Quali, Lauf 1, Lauf 2) zum Einsatz kommt. Der Antrag muss begründet sein und sich direkt auf einen Piloten beziehen. Der Antrag muss bis 15 Min. nach Zieleinlauf erfolgen und eine Kaution bezahlt werden in gleicher Höhe wie die Protestkaution. Stimmt die Jury dem Antrag zu, erhält der Bewerber die Kaution zurück, wenn der Antrag abgelehnt wird, wird die Kaution einbehalten. Die Referenzmotoren werden durch die Technischen Kommissare abgegeben.

Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung haben die Technischen Kommissare die Möglichkeit, die Motoren einer Kontrolle zu unterziehen (Plomben, Ritzel, usw.). Die Motoren dürfen mit Ausnahme der Motorenummern über keine anderen Nummern oder Markierungen verfügen.

Moteurs Rexion - Matériel

L'usure des matériaux tels que pignons, membranes est à la charge des pilotes. Vous trouverez une liste de prix d'actualité sur le site www.rexon-motors.com

Particularités du châssis IAME X30 Junior

Les participants utilisant un châssis avec configuration IAME X30 Junior doivent désactiver l'électronique et retirer la batterie.

Rexion Motors – Point d'information

Lors de chaque événement de la Swiss OK Junior Academy, le fournisseur de moteurs Rexion mettra en place un point d'information indépendant et gratuit où les pilotes et mécaniciens pourront obtenir à tout moment des informations sur le matériel, les réglages, l'utilisation, etc. Ce point d'information se trouve à chaque manifestation sur le « bus REXON ». Cet autobus sera occupé pendant toute la journée d'entraînement et le jour de la course.

Tous les points non mentionnés ici (poids, pneus, etc.) seront appliqués conformément à l'art. 21.2.5 du Règlement Spécifique OK Junior et placés sur un plan d'égalité avec celui-ci.

21.3 DISPOSITIONS SPÉCIALES (PNEUMATIQUES)**21.3.1 Catégorie KZ2**

Slick	avant	LeCont LP	10 x 4.50 - 5	CIK Prime
	arrière	LeCont LP	11 x 7.10 - 5	CIK Prime
Pluie	avant	LeCont LW	10 x 4.20 - 5	CIK Wet
	arrière	LeCont LW	11 x 6.00 - 5	CIK Wet

21.3.2 Catégorie lame X30 Challenge Switzerland

Slick	avant	Vega Cup Blu	10 x 4.50-5	
	arrière	Vega Cup Blu	11 x 7.10-5	
Pluie	avant	Vega W5 weiss	10 x 4.20-5	CIK Wet
	arrière	Vega W5 weiss	11 x 6.00-5	CIK Wet

21.3.3 Catégorie OK Senior; OK Junior (Academy y inclu)

Slick	avant	LeCont LP	10 x 4.50-5	CIK Prime
	arrière	LeCont LP	11x 7.10-5	CIK Prime
Pluie	avant	LeCont LW	10 x 4.20-5	CIK Wet
	arrière	LeCont LW	11x 6.00-5	CIK Wet

21.3.4 Catégorie Super Mini

Slick	avant	Bridgestone YJL	10 x 4.00-5
	arrière	Bridgestone YJL	11 x 5.00-5

21.3.5 Restriction concernant les pneus slicks

Le nombre de pneus pour piste sèche est limité à 2 pneus avant et 2 pneus arrière [voir art. 20.4.11]. Le même train de pneus (4 pièces) doit être utilisé pour les essais chronométrés et toutes les manches de la course. L'échange de pneus entre pilotes est interdit. Un changement de deux pneus avant ou arrière est possible. Les pneus de remplacement doivent être détectés par le barcode à la distribution de pneus.

21.3.6 Restriction concernant les pneus pluie

Le nombre de pneus pluie utilisés est limité à deux sets par manifestation. Pour les catégorie Super Mini, les pneus pluie sont interdits.

Rexion Motoren - Material

Verschleissmaterialien wie Ritzel, Membranen, etc. gehen zu Lasten der Piloten. Eine aktuelle Preisliste ist zu finden unter www.rexon-motors.com

Besonderheiten bei Chassis IAME X30 Junior

Teilnehmer, welche ein Chassis mit IAME X30 Junior Konfiguration einsetzen, müssen die Elektronik inaktiv setzen und die Batterie entfernen.

Rexion Motoren - Infopoint

An jeder Veranstaltung zur Schweizer OK Junior Academy wird der Motorenlieferant Rexion einen unabhängigen und kostenlosen Infopoint betreiben bei welchem sich Piloten und Mechaniker bezüglich Material, Einstellungen, Gebrauch, etc., jederzeit Informationen einholen können. Der Infopoint ist an jeder Veranstaltung beim beschrifteten «REXON Bus». Dieser ist am Trainingstag und Renntag ganztägig besetzt.

Alle nicht hier aufgeführten Punkte (Gewicht, Reifen, etc.) werden in Übereinstimmung mit dem Art. 21.2.5, Spezifisches Reglement OK Junior, angewendet und werden diesem gleichgestellt.

21.3 SPEZIELLE BESTIMMUNGEN (REIFEN)**21.3.1 Kategorie KZ2**

Trocken	vorne	LeCont LP	10 x 4.50 - 5	CIK Prime
	hinten	LeCont LP	11 x 7.10 - 5	CIK Prime
Regen	vorne	LeCont LW	10 x 4.20 - 5	CIK Wet
	hinten	LeCont LW	11 x 6.00 - 5	CIK Wet

21.3.2 Kategorien lame X30 Challenge Switzerland

Trocken	vorne	Vega Cup Blu	10 x 4.50-5	
	hinten	Vega Cup Blu	11 x 7.10-5	
Regen	vorne	Vega W5 weiss	10 x 4.20-5	CIK Wet
	hinten	Vega W5 weiss	11 x 6.00-5	CIK Wet

21.3.3 Kategorie OK Senior; OK Junior (inkl. Academy)

Trocken	vorne	LeCont LP	10 x 4.50-5	CIK Prime
	hinten	LeCont LP	11x 7.10-5	CIK Prime
Regen	vorne	LeCont LW	10 x 4.20-5	CIK Wet
	hinten	LeCont LW	11x 6.00-5	CIK Wet

21.3.4 Kategorie Super Mini

Slick	vorne	Bridgestone YJL	10 x 4.00-5
	hinten	Bridgestone YJL	11 x 5.00-5

21.3.5 Reifenbeschränkung Trockenreifen

Die Anzahl der Trockenreifen beschränkt sich auf 2 vordere und 2 hintere Reifen [vgl. Art. 20.4.11]. Für das Zeittraining und alle Rennläufe müssen die gleichen 4 Reifen verwendet werden. Das Austauschen von Reifen unter den Fahrern ist verboten. Es stehen zwei Ersatzreifen vorne oder hinten zur Verfügung. Die Ersatzreifen müssen bei der offiziellen Reifenausgabe mit dem Barcode erfasst werden.

21.3.6 Reifenbeschränkung Regenreifen

Die Anzahl der verwendeten Regenreifen ist auf zwei Sätze pro Veranstaltung beschränkt. Für die Kategorie Super Mini sind Regenreifen verboten.

21.4 CATÉGORIE X30

Pour la catégorie X30, ce sont en principe les dispositions techniques du règlement CIK ainsi que les dispositions techniques du règlement IAME X30 (ASS02CH18) qui sont applicables. Par ailleurs, il faut se conformer aux dispositions ci-après:

21.4.1 Catégorie X30 Challenge Switzerland

Motor

- Le moteur doit être conforme à la fiche d'homologation ASS 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 surfaces, 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 0,21 mm, 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.

Carburateur:

- Seul le carburateur Tilloton (diamètre d'adaptateur max. 29 mm) avec le moteur lame 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 dépasser la taille de 0,45 mm. Le diagramme choisi conformément à la fiche d'homologation doit être respecté.

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.

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.

21.4 KATEGORIE X30

Für die Kategorie X30 gelten grundsätzlich die Technik-Bestimmungen des CIK-Reglements, sowie die Technischen Bestimmungen des IAME X30 (ASS02CH18) Reglements. Darüber hinaus gelten die nachfolgenden Bestimmungen.

21.4.1 Kategorie X30 Challenge Switzerland

Motor

- Der Motor muss dem ASS-Homologationsblatt inklusive dazugehöriger Nachträge entsprechen.
 - Der Motor mit seinen Anbauteilen (Vergaser, Ansauggeräusdämpfer, Zündanlage, Kupplung, Auspuff, usw.) darf nur in serienmässigem Original-Zustand (wie von IAME ausgeliefert) eingesetzt werden. Dies bedeutet, dass jegliche Änderungen, Bearbeitungen und Optimierungen (z. B. das Glätten und Polieren von Teilen, das Bearbeiten von Oberflächen, das Abtragen und/oder das Aufbringen von Material, u. a.) sowie das Anpassen von Motor- und Motoranbauteilen nicht zulässig sind. Somit sind auch nachträgliche Anpassungen und Bearbeitungen an die im Homologationsblatt angegebenen Toleranzmasse verboten. Die angegebenen Toleranzen dürfen nicht zur Optimierung genutzt werden.
 - Bei Instandsetzungen und/oder Reparaturen des Motors dürfen nur originale Serienteile des homologierten IAME X30-Motor verwendet werden. Dem Teilnehmer unterliegt im Zweifelsfalle die Nachweispflicht, dass die verwendeten Teile Original IAME-Teile sind.
- Einlass-Membrane:
- Es sind ausschliesslich folgende Membrane zulässig, welche mit der Gravur „IAME“ gekennzeichnet sind:
 - die serienmässig von IAME mit dem Motor ausgelieferten Membrane aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) oder
 - von IAME als X30-Ersatzteil angebotene Membrane aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) mit einer Mindestdicke von 0,21 mm.
 - Die Membranendichtung ist frei. Die Dichtung zwischen Vergaser und Motor ist ebenfalls frei
- Vergaser:
- Nur der Tilloton Vergaser (mit max. 29 mm Durchmesser des Adapters) mit dem lame X30 Motor ist zugelassen. Gemäss Homologationsblatt ASS
 - Es dürfen nur original Ersatzteile verwendet werden.
- Zylinderfussdichtung:
- Die Zylinderfuss Dichtung ist frei, jedoch die max. Grösse von 0.45 mm darf nicht überschritten werden. Die Steuerzeiten gemäss Homologationsblatt müssen eingehalten werden.
- Thermostat:
- Die Verwendung des von IAME für diesen Motor gelieferten Serien-Thermostats ist optional, d.h. er darf auch weggelassen werden. Wenn die Sonde am Motor montiert ist, muss das leere IAME Gehäuse am Wasserschlauch montiert bleiben.
- 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 E-Startanlage: bestehend aus Anlasser, Batteriebox, Kabelsatz, Zündschlüssel/Starterknopf, darf nicht entfernt oder durch ein Fremdfabrikat ausgetauscht werden und muss zu jeder Zeit des Wettbewerbs funktionsfähig sein. Die Batterie muss den aktuell gültigen CIK-Bestimmungen und den Angaben im Homologationsblatt entsprechen.
 - Es sind nur Kerzen: Marke NGK erlaubt, Typ B9EG, BR9EG, B10EG, BR10EG, BR9EIX, BR10EIX.
 - Der Motor muss jederzeit während des Wettbewerbs mit dem Elektro-Starter (mit Batterie an Bord) gestartet werden können, d.h. der Motor muss angelassen werden können. Hieraus ergibt sich, dass ein Starten des Motors mit externem Starter nicht zulässig ist und jederzeit die Anlasserfunktion am Kart überprüft werden kann.

CATÉGORIES

- Les jauges IAME ATT.035 (pistons, carburateur, carter d'embrayage) ainsi qu'ATT.025/1 (culasse) et ATT.025/2 (rampes de distribution) sont utilisées pour vérifier la conformité des pièces indiquées (voir dessins ci-joints).
- L'utilisation des tamis pour silencieux d'admission figurant sur la fiche d'homologation est optionnelle.
- 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 ne peuvent pas être dotés d'un cylindre marqué.
- *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 lame. 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. 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.
- Démarreur. le système de démarrage doit être monté avec tous ses composants et correctement connecté (bouton de démarrage). Le démarrage s'effectue avec la clé de contact.
- Batterie: libre (batterie avec acide liquide interdite)
- Pour cette catégorie, des composants ou même un moteur complet pourront être échangés sur demande du CT. Les éléments échangés seront conservés au parc fermé aux fins d'investigations éventuelles.

KATEGORIEN

- Die IAME-Lehren ATT.035 (Kolben, Vergaser, Kupplungsglocke) sowie ATT.025/1 (Zylinderkopf) und ATT.025/2 (Steuerranten) werden zur Überprüfung der Regelkonformität der aufgeführten Teile verwendet (siehe beiliegende Zeichnungen).
- Die Verwendung der im Homologationsblatt aufgeführten Siebe für den Ansaugeräuschkämpfer ist optional.
- Zylinder:
 - Ab der Seriennummer M3521/B3059, ist der IAME X30 Motor mit markierten Zylinder ausgerüstet worden. Siehe ASS Homologation.
 - Motoren ab der Seriennummer M3521/B3059 müssen mit einem markierten Zylinder ausgerüstet sein.
 - Motoren vor der Seriennummer M3521/B3059 dürfen mit einem markierten Zylinder ausgerüstet werden.
- *Besonderes:*
 - Luftfilter: IAME Luftfilter Jahrgang 2019, gemäss Motorenhersteller
 - Die Abdeckung des Luftfilters bei Regen ist erlaubt. Bei der Abdeckung muss es sich um ein festverbundenes Plastikteil (Original-Zubehörteil IAME) handeln, 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, Kraftübertragung bei 4'000 U/min. Die Kupplung muss zu jedem Zeitpunkt **sauber und fettfrei** sein. Spuren vom Fett des Nadellagers der Kupplung dürfen die in den gezeigten Bildern nicht übertreffen. Die Kontaktzone zwischen Kupplung und Kupplungstrommel muss zu JEDEM Zeitpunkt trocken sein – es ist keine Schmierung erlaubt.



- Auspuff: Der mitgelieferte Original-Auspuff (**Mono-Auspuff IAME**) muss dem technischen Datenblatt entsprechen. Das Abgasrohr darf zur Montage einer Temperatursonde gelocht und geschweisst werden.
- **Kühler:** Es darf ausschliesslich das **Modell gemäss gültigem Technischen Datenblatt von IAME** benutzt 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 frei wählbar.
- Starter: Das Startsystem muss mit all seinen Komponenten korrekt angeschlossen und montiert sein. Der Start erfolgt mittels Kontaktschlüssel (Startknopf).
- Batterie: freie Wahl (Einsatz von Flüssigbatterien untersagt)
- Bei dieser Kategorie können Komponenten oder komplette Motoren auf Begehren des TK ausgetauscht werden. Die ersetzten Elemente werden im Parc Fermé für allfällige Untersuchungen verwahrt.

- 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 2019**) 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.

21.5 Catégorie Super Mini

Le pilote est seul responsable de l'utilisation du matériel prescrit.

Il est du devoir du pilote ou de son représentant légal de pouvoir prouver aux CT et CS, à tout moment de la manifestation, que son kart répond en tous points aux règlements (Annuaire Karting Suisse et CIK/FIA Réglementation technique du karting Art. 1 et Art. 23 Specific Regulations for Mini Groupe 3) en vigueur. Toute modification est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent règlement.

21.5.1 Généralités

Masse minimum pilote et kart: 110 kg.

Le nombre de châssis utilisés à une manifestation est limité à un. Un carénage partiel et un spoiler frontal sont prescrits. Une protection arrières est obligatoire. Le nombre de moteurs utilisés par manifestation est limité à deux. L'échange de matériel entre les pilotes n'est pas autorisé.

- Filtre à air:
Les filtres à air suivants des marques IAME et LKE peuvent être utilisés: LKE 03CH15, IAME 05CH15.
- Embrayages:
Conformément à l'homologation, les embrayages avec numéro d'homologation suivants sont autorisés: LKE 03CH15, IAME 05CH15, TM 04CH15.
L'embrayage doit être propre exempt de graisse à tout moment.
- Pompe à essence
Seul la pompe à essence fourni par DelLorto P34-PB2 peut être utilisée.
- Filtre à essence
Le filtre à essence n'est pas obligatoire. Toutefois si un filtre à essence est utilisé, celui-ci doit être monté entre le réservoir et la pompe à essence.

21.5.2 Châssis

Toute marque de châssis peut être utilisée. Le châssis ne doit pas être homologué.

L'empattement doit être de 900 mm – 950 mm (+/- 5 mm).

Le diamètre extérieur du tube du cadre doit être de 28 mm au maximum (+/- 0,1 mm).

L'axe arrière doit être constitué soit d'un axe d'acier de 25 mm (matériau plein et d'une pièce), soit d'un tube d'acier de 30 mm (axe creux), de minimum 4,9 mm de paroi et peser 2900 gr (+/- 100 gr).

L'axe doit être en matière magnétique et ne doit comporter que deux roulements.

Les matériaux interdits sont le titane, la fibre de carbone et le kevlar.

Les fixations des supports de fusées peuvent être réglables.

Le système de freinage doit être mécanique ou hydraulique.

- Der Motor muss wie vom Hersteller geliefert verwendet werden. Alle Änderungen und Modifizierungen sind strikte verboten. Alle Teile die die Motorform bilden (Zylinderkopf, Zylinder, Kolben, Pleuel, Kurbelwelle, Gehäuse) sowie das Zubehör (Vergaser, Zündung, Auspuffschalldämpfer **und Monoauspuff gemäss IAME Reglement 2019**) 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, sowie jede Behandlung der Oberfläche (thermisch oder mechanisch). Jede Änderung der inneren Flächen des Motors, Vergasers, Auspuffs, usw. durch Sandstrahlen (elektrolytisch und mechanisch) oder anders ist verboten. Material an- oder abbauen ist verboten. Hohnen des Zylinders ist erlaubt, jedoch ohne das Maximum des Hubraums, oder des max. Durchmessers zu überschreiten. Es ist erlaubt defekte Gewinde zu reparieren. Das ersetzte Gewinde muss jedoch dem Original Mass entsprechen.

21.5 Kategorie Super Mini

Für die Verwendung von vorgeschriebenem Material ist der Fahrer verantwortlich.

Es ist die Pflicht des Fahrers oder dessen gesetzlichen Vertreters, den TK und SK zu jeder Zeit der Veranstaltung belegen zu können, dass sein Kart in allen Punkten den gültigen Reglementen (Jahrbuch Schweizer Kartsport und CIK/FIA Karting Technic Regulations und Specific Regulations Mini Art. 1 und Art 23 Group 3) entspricht. Jegliche Änderung ist untersagt, sofern sie nicht ausdrücklich in einem Artikel dieses Reglements erlaubt ist.

21.5.1 Allgemeines

Minimalgewicht Fahrer und Kart 110 kg.

Die Anzahl der an einer Veranstaltung verwendeten Fahrgestelle ist auf 1 Chassis begrenzt. Eine Teilverschalung und Frontspoiler sind vorgeschrieben. Ein Heckauffahrschutz ist obligatorisch. Die Anzahl der an einer Veranstaltung verwendeten Motoren ist auf zwei Stück limitiert. Der Materialaustausch unter den Fahrern ist nicht erlaubt.

- Luftfilter:
Folgende Luftfilter der Marke IAME und LKE dürfen verwendet werden: LKE 03CH15, IAME05CH15.
- Kupplungen:
Gemäss Homologation sind folgende Kupplungen mit der Homologationsnummer erlaubt: LKE 03CH15, IAME 05CH15, TM 04CH15.
Die Kupplung muss zu jedem Zeitpunkt sauber und fettfrei sein.
- Benzinpumpe
Es darf nur die von DelLorto gelieferte Benzinpumpe P34-PB2 verwendet werden
- Benzinfilter
Der Benzinfilter ist nicht obligatorisch. Wenn jedoch einer verwendet wird, muss dieser zwischen den Tank und die Benzinpumpe montiert werden.

21.5.2 Fahrgestell

Es dürfen alle Fahrgestellmarken verwendet werden. Das Fahrgestell muss nicht homologiert sein.

Der Radstand muss 900 mm – 950 mm (+/- 5mm) aufweisen.

Rahmenrohr Aussendurchmesser: maximal 28 mm. (+/- 0,1mm).

Die Hinterachse muss entweder aus einer 25 mm Stahlachse, (Vollmaterial) angefertigt sein oder einem Stahlrohr 30mm (Hohlachse).

Mit durchgehend mind. 4,9 mm. Wandstärke. Gewicht 2900 gr +/- 100 gr). Die Achse muss magnetisch sein und darf nur 2 Lager aufweisen. Verbotene Werkstoffe sind Titan, Kevlar und Karbonfasern.

Die Achsschenkelbefestigung darf verstellbar sein.

Die Bremszange muss mechanisch oder hydraulisch betätigt werden.

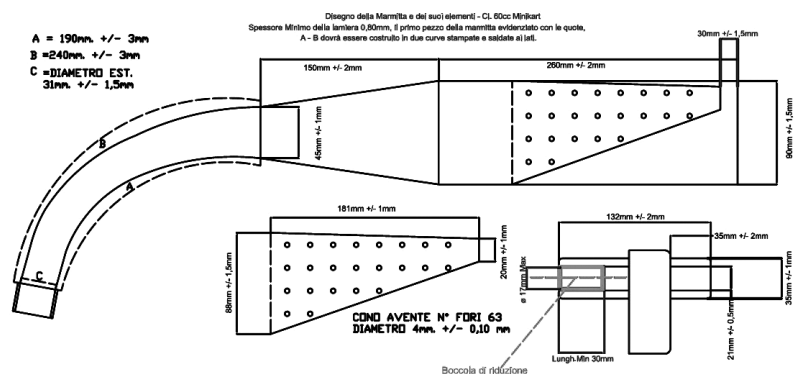
21.5.3 Moteur

Moteurs piston-port avec refroidissement à air de max. 60 cm³, selon fiche d'homologation nationale de l'ASS (www.motorsport.ch/kart/règlements).

Démarrateur embarqué avec source électrique.

Spécifications:

- Filtre à air: selon constructeur du moteur
- Carburateur: Dell'Orto PHBG 18 BS (homologation ASS 11/VGS/14) seulement avec la bride de transition originale.
- Allumage: Selettra LC23915 (homologation ASS 11/ZUE/14), limitation du régime-moteur à 14'000 tr/min. max.
- Embrayage: selon art. 20.4.15
- Echappement: échappement standard selon dessin technique
- Bougie: NGK BR10EG/BR9EG
- Pignon: 11/10



21.5.4 Transmission

Le rapport est libre.

21.5.5 Pare-choc pour la catégorie Super Mini

Le pare-choc avant doit consister en 2 éléments minimum. Une barre supérieure d'un diamètre minimum de 16 mm (les deux angles doivent avoir un rayon de courbure constant) en acier et une barre inférieure d'un diamètre de 20 mm (les deux angles doivent avoir un rayon de courbure constant) en acier et reliées entre elles.

Ces 2 éléments doivent être indépendants des fixations des pédales.

Le pare-chocs avant doit permettre la fixation du carénage avant obligatoire.

Il doit être fixé au châssis-cadre par 4 points.

Porte-à-faux avant: 280 mm minimum.

Largeur de la barre inférieure: 270 mm partie droite minimum et 315 mm maximum par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Les fixations de la barre inférieure doivent être parallèles (dans les 2 plans horizontal et vertical) à l'axe du châssis et permettre un emboîtement (système de fixation au châssis-cadre) de 50 mm des pare-chocs; elles doivent être distantes de 390 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart à une hauteur de 90 +/- 20 mm par rapport au sol.

Largeur de la barre supérieure: 300 mm partie droite minimum et 395 mm maximum par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Hauteur de la barre supérieure: 180 mm minimum et 205 mm maximum par rapport au sol.

Les fixations de la barre supérieure doivent être distantes de 500 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Les fixations de la barre supérieure et de la barre inférieure doivent être soudées au châssis-cadre.

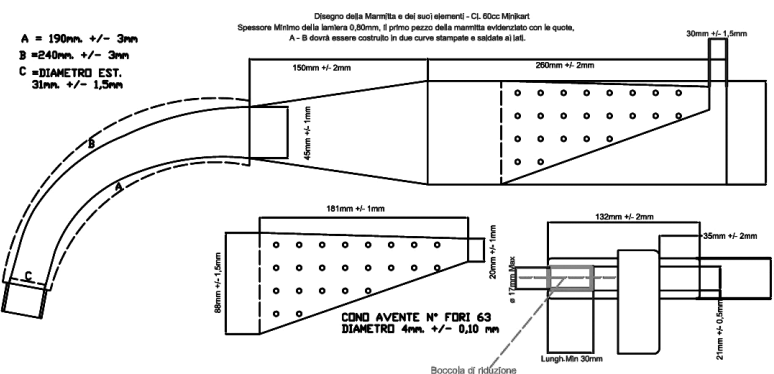
21.5.3 Motor

Luftgekühlte Piston-Port Motoren mit max. 60ccm, gemäss folgender nationaler Homologationsfiche der ASS (www.motorsport.ch/kart/reglemente).

On-Board Starter mit eigener Energiequelle.

Besonderes:

- Luftfilter: gem. Motorenhersteller
- Vergaser: Dell'Orto PHBG 18 BS (Homologation ASS11/VGS/14) nur mit originale Übergangsflansch.
- Zündung: Selettra LC23915 (Homologation ASS 11/ZUE/14), Drehzahlbegrenzung bei max. 14'000rpm.
- Kupplung: gem. Art. 20.4.15
- Auspuff: Einheitsauspuff gem. Technischer Zeichnung
- Zündkerze: NGK BR10EG/BR9EG
- Ritzel: 11/10



21.5.4 Antrieb

Die Übersetzung ist frei.

21.5.5 Frontspoiler für die Kategorie Super Mini

Die vordere Stoßstange muss aus mindestens 2 Elementen bestehen. Eine obere Stange (beide Winkel müssen einen konstanten Biegeradius haben) aus Stahl und einem Mindestdurchmesser von 16 mm. Die untere Schiene muss einen Durchmesser vom 20 mm aufweisen und aus Stahl gefertigt sein (beide Winkel müssen einen konstanten Biegeradius haben), die miteinander verbunden sind.

Diese beiden Elemente müssen unabhängig von den Pedalaufsätzen befestigt sein.

Der vordere Stoßfänger muss die vorgeschriebene Befestigung der Frontverkleidung ermöglichen.

Es muss mit 4 Punkten am Rahmenrahmen befestigt werden.

Vorderer Überhang: mindestens 280 mm.

Breite der unteren Leiste: 270 mm minimales gerades Teil und 315 mm maximal in Bezug auf die Längsachse des Kartes.

Stoßstange; sie müssen einen Abstand von 390 mm haben und mittig angeordnet sein in Bezug auf die Längsachse des Gokarts in einer Höhe von 90 +/- 20 mm über dem Boden.

Breite der oberen Leiste: 300 mm minimaler gerader Abschnitt und 395 mm maximaler Abstand zur Längsachse des Gokarts.

Höhe der oberen Leiste: 180 mm Minimum und 205 mm Maximum vom Boden.

Die oberen Schienenbefestigungen müssen einen Abstand von 500 mm haben und in der Längsachse des Kartes zentriert sein.

Die oberen und unteren Schienenbefestigungen müssen verschweißt sein.

21.6 Catégorie Mini

Le pilote est seul responsable de l'utilisation du matériel prescrit ou homologué. Il est du devoir du pilote ou de son représentant légal de pouvoir prouver aux CT et CS, à tout moment de la manifestation, que son kart répond en tous points aux règlements en vigueur. Toute modification est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent règlement.

21.6.1 Généralités

Masse minimum pilote et kart: 95 kg.
Le nombre de châssis utilisés par manifestation est limité à un. Un carénage partiel et un spoiler frontal sont prescrits. Une protection arrière et un siège sécurité à dossier sont obligatoires. Le nombre de moteurs utilisés par manifestation est limité à deux.

21.6.2 Châssis

Toute marque de châssis peut être utilisée. Le châssis ne doit pas être homologué. L'empattement doit être de 900 mm – 950 mm (+/- 5 mm).
Le diamètre extérieur du tube du cadre doit être de 28 mm au maximum (+/- 0,1 mm).
L'axe arrière doit être constitué soit d'un axe d'acier de 25 mm (matériau plein et d'une pièce), soit d'un tube d'acier de 30 mm (axe creux), de minimum 4,9 mm de paroi et peser 2900 gr (+/- 100 gr).
L'axe doit être en matière magnétique et ne doit comporter que deux roulements.
Les matériaux interdits sont le titane, la fibre de carbone et le kevlar. Les fixations des supports de fusées peuvent être réglables. Le système de freinage doit être mécanique ou hydraulique.

21.6.3 Moteur

Les mêmes moteurs que pour la cat. Super Mini (art. 21.6.3) avec carburateur Dell'Orto PHBN 14 MS (Homologation ASS 11/VGS/11) et limitation du régime-moteur à 11'000 tr/min.

21.6.4 Pneumatiques

L'utilisation de pneus pluie et la modification des slicks sont interdits (voir Art. 20.4.11).

21.6.5 Restrictions concernant les slicks

Le nombre de pneus pour piste sèche est limité à 2 pneus avant et 2 pneus arrière unifiés par concurrent (Art. 21.6.4). Le même train de pneus (4 pièces) doit être utilisé pour les essais chronométrés et pour toutes les manches de la course. L'échange de pneus entre les concurrents est interdit.
Un changement de pneu avant et de pneu arrière est possible. Les pneus de rechange doivent être achetés et scannés au Service Parc

21.6.6 Transmission

Le rapport est libre.

21.7 Catégorie Puffo

Participation uniquement avec des karts d'une cylindrée max. de 50 cm³ et avec une vitesse max. de 35 km/h.

21.8 Option d'achat obligatoire des moteurs

Les moteurs complets des trois personnes placées sur le podium (places 1–3 selon la liste provisoire des résultats) devront être mis à disposition pour vente après la dernière course Mini/Super Mini de la manifestation correspondante au prix de vente officiel du fabricant (prix neuf).

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 sont exclusivement des concurrents de la catégorie Mini/Super Mini 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.

- Le moteur complet (voir définition ci-après) des 3 personnes les mieux placées est mis en sécurité par les commissaires techniques après la course.
- 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.
- Une fois que le délai susmentionné est écoulé, les commissaires sportifs mettent l'acheteur et

21.6 Kategorie Mini

Für die Verwendung von vorgeschriebenem oder homologiertem Material ist der Fahrer verantwortlich. Es ist die Pflicht des Fahrers oder dessen gesetzlichen Vertreters, den TK und SK zu jeder Zeit der Veranstaltung belegen zu können, dass sein Kart in allen Punkten den gültigen Reglementen entspricht. Jegliche Änderung ist untersagt, sofern sie nicht ausdrücklich in einem Artikel dieses Reglements erlaubt ist.

21.6.1 Allgemeines

Minimalgewicht Fahrer und Kart 95 kg.
Die Anzahl der an einer Veranstaltung verwendeten Fahrgestelle ist auf 1 Chassis begrenzt. Eine Teilverschalung und Frontspoiler sind vorgeschrieben. Ein Heckauffahrschutz und ein Sicherheitssitz sind obligatorisch. Die Anzahl der an einer Veranstaltung verwendeten Motoren ist auf zwei Stück limitiert

21.6.2 Fahrgestell

Es dürfen alle Fahrgestellmarken verwendet werden. Das Fahrgestell muss nicht homologiert sein. Der Radstand muss 900 mm – 950 mm (+/- 5mm) aufweisen.
Rahmenrohr Aussendurchmesser: maximal 28 mm. (+/- 0,1mm).
Die Hinterachse muss entweder aus einer 25 mm Stahlachse, (Vollmaterial) angefertigt sein oder einem Stahlrohr 30mm (Hohlachse). Mit durchgehend mind. 4,9 mm. Wandstärke. Gewicht 2900 gr +/- 100 gr).
Die Achse muss magnetisch sein und darf nur 2 Lager aufweisen.
Verbotene Werkstoffe sind Titan, Kevlar und Karbonfasern. Die Achsschenkelbefestigung darf verstellbar sein. Die Bremszange muss mechanisch oder hydraulisch betätigt werden.

21.6.3 Motor

Dieselben Motoren wie für die Kat. Super Mini (Art. 21.6.3) mit Vergaser Dell'Orto PHBN 14 MS (Homologation ASS 11/VGS/11) und Drehzahlbegrenzung bei 11'000 U/min.

21.6.4 Reifen

Die Verwendung von Regenreifen und das Modifizieren von Trockenreifen ist verboten [vgl. Art. 20.4.11].

21.6.5 Reifenbeschränkung Trockenreifen

Die Anzahl der Trockenreifen beschränkt sich auf 2 vordere und 2 hintere Einheitsreifen Art. 21.6.4 Für das Zeittraining und alle Rennläufe müssen die gleichen 4 Reifen verwendet werden. Das Austauschen von Reifen unter den Fahrern ist verboten.
Der einmalige Austausch eines vorderen und eines hinteren Reifens ist möglich. Der Ersatzreifen muss im Service Parc bezogen und eingescannt werden.

21.6.6 Antrieb

Die Übersetzung ist frei.

21.7 Kategorie Puffo

Es dürfen nur Karts mit max. 50 cm³ und einer Höchstgeschwindigkeit von max. 35 km/h gefahren werden.

21.8 Obligatorische Kaufoption von Motoren

Die kompletten Motoren der 3 Podestplatzierten (Platz 1–3 gemäss vorläufiger Ergebnisliste) müssen nach dem letzten Mini/Super Mini Rennen der jeweiligen Veranstaltung für den offiziellen Verkaufspreis des Herstellers (Neupreis) zum Verkauf bereitgestellt 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 sind ausschliesslich Mitbewerber der Mini/Super Mini Klasse der betreffenden Veranstaltung, wobei max. 1 Motor pro Mitbewerber/Team erworben werden darf. Darüber hinaus und unbeschadet anderer Kaufbegehren hat Auto Sport Schweiz durch die Sportkommissare vor Ort ein Vorkaufrecht, welches innerhalb der nachfolgenden Frist geltend gemacht werden kann.

- Der komplette Motor (siehe nachfolgende Definition) der 3 Erstplatzierten wird von den Technischen Kommissaren nach dem Rennen sichergestellt.
- Kaufinteressenten müssen ihr Kaufbegehren (mit Angabe der betreffenden Startnummer) bis max. 10 min nach Aushang der vorläufigen Ergebnisliste bei den Sportkommissaren schriftlich (formlos) anmelden. Nach Ablauf dieser Frist verfällt die Kaufoption.
- Die Sportkommissare stellen nach Ablauf der vorgenannten Frist den Kontakt zwischen Käufer

CATÉGORIES

- 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 est 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).

KATEGORIEN

- und Verkäufer her und informieren diese über den weiteren Ablauf. Bei mehreren Interessenten für ein und denselben Motor entscheidet das Los. Die Auslosung wird durch die Sportkommissare durchgeführt; gegen das Ergebnis ist kein Rechtsbehelf 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 festgestellt werden, dass der Motor nicht reglementkonform ist, hat der Käufer ein Rücktrittsrecht (Gemäss Vertrag).
- e) Der Verkäufer erhält gegen Vorlage des vollständig unterschriebenen Kaufvertrages von den Sportkommissaren den hinterlegten Verkaufspreis.
- Der komplette Motor umfasst:
- die gesamte Zündanlage (ausser Batterie inkl. Batteriehalter und dem befestigten Start-/Stopp-Schalter),
 - den gesamten Ansaugtrakt, inkl. Vergaser, Dichtungen, Ansauggeräuschkämpfer (ausser evtl. Halterungen),
 - die Abgasanlage inkl. Krümmer (ausser Auspuffhalter und evtl. Temperatursensor).

RESUME DES CATEGORIES DE KART 2019 - Nationale

Catégorie	KZ 2	OK Senior	OK Junior	OK Junior Academy	lame X30	Super Mini
Age	15	14 ⁽²⁾	12-15		14 ⁽²⁾	8-12 ⁽¹⁾
Licence (minimum)	Nat. B	Nat. B	Nat.C		Nat. C	Nat. D / E
Poids (pilote + kart)	175 kg	152 kg	140 kg		158 kg	110 kg
Cylindrée (max)		125 ccm				60 ccm
Mélange carburant / lubrifiant	libre	max. 4%	max. 4%		libre	Selon AKS (art. 21.6)
Moteur	Homologation CIK-FIA dès 2013	Homologation CIK-FIA dès 2016 OK	Homologation CIK-FIA dès 2016 OK	Marque: Rexon Motors Modèle: Prima Ballerina	lame X30	selon règlement sous motorsport.ch
Allumage	Analog	Homologation CIK-FIA dès 2016 OK	Homologation CIK-FIA dès 2016 OK	PVL OK "bleu" CIK	lame X30	(*) SELETTRALC23915
Limitation du régime moteur à maximum	libre	16 000 tr/min	14 000 tr/min		16 000 tr/min	14 000 tr/min box verte
Châssis		Homologation CIK-FIA dès 2003				Selon AKS (art. 21.6)
Protection de chaîne		Obligatoire selon CIK-FIA dès 2008				obligatoire
Transmission	Boîte de vitesse	Prise directe				obligatoire
Pneus secs (slicks)	LeCont LP Prime	LeCont LP Prime	LeCont LP Prime		Vega Cup Blu	Bridgestone YJL
Pneus pluie	LeCont LW Wet	LeCont LW Wet	LeCont LW Wet		Vega WS weiss	-
Carbureteur	Dell'Orto VHSH 30 BS-CS	Homologation CIK-FIA OK	Homologation CIK-FIA dès 2016 OK	HHC Carburetors Tutu 20mm	Tillotson HW-27A	(*) Dell'Orto PHBG 18 BS
Silencieux d'admission	Hom. CIK-FIA Admiss. d'air (max 30mm)	Hom. CIK-FIA Admiss. d'air (max 23mm)	Homologation CIK-FIA dès 2016 OK		lame Original 23mm	Selon AKS (art. 21.5.1)
Echappement	Homologation CIK-FIA dès 2001	Homologation CIK-FIA dès 2016 OK	Homologation CIK-FIA dès 2016 OK		lame Original	Selon le fabricant
Carénage partiel / Spoiler		Homologation CIK-FIA dès 2003 et 2016				obligatoire
Parc-chocs arrière		Homologation CIK-FIA dès 2006				obligatoire
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⁾ A partir de l'année civile du 8ème anniversaire jusqu' à l'année civile du 12ème anniversaire

⁽²⁾ Date de naissance est déterminante

(*) selon fiche d'homologation nationale ASS

ÜBERSICHT DER KART-KATEGORIEN 2019 - National

Kategorie	KZ 2	OK Senior	OK Junior	OK Junior Academy	lame X30	Super Mini
Alter	15	14 ⁽²⁾	12-15		14 ⁽²⁾	8-12 ⁽¹⁾
Lizenz (Minimum)	Nat. B	Nat. B	Nat.C		Nat. C	Nat. D / E
Gewicht (Fahrer + Kart)	175 kg	152 kg	140 kg		158 kg	110 kg
Hubraum (max)		125 ccm				60 ccm
Benzin- / Oelgemisch	frei	max. 4%	max. 4%		frei	Gemäss AKS (art. 21.6)
Motor	Homologation CIK-FIA ab 2013	Homologation CIK-FIA ab 2016 OK	Homologation CIK-FIA ab 2016 OK	Marke: Rexon Motors Modell: Prima Ballerina	lame X30	gemäss Reglement unter motorsport.ch/kart
Zündung	Analog	Homologation CIK-FIA ab 2016 OK	Homologation CIK-FIA ab 2016 OK	PVL OK "blau" CIK	lame X30	(*) SELETTRALC23915
Drehzahlbegrenzung (max)	frei	16 000 U/min	14 000 U/min		16 000 U/min	14 000 U/min Box grün
Fahrgestell		Homologation CIK-FIA ab 2003				Gemäss AKS (art. 21.6)
Kettenschutz		Obligatorisch Gemäss CIK-FIA ab 2008				Obligatorisch
Antrieb	Getriebe	Direktantrieb				Obligatorisch
Trockenreifen (Slicks)	LeCont LP Prime	LeCont LP Prime	LeCont LP Prime		Vega Cup Blu	Bridgestone YJL
Regenreifen	LeCont LW Wet	LeCont LW Wet	LeCont LW Wet		Vega WS weiss	-
Vergasers	Dell'Orto VHSH 30 BS-CS	Homologation CIK-FIA OK	Homologation CIK-FIA OK	HHC Carburetors Tutu 20mm	Tillotson HW-27A	(*) Dell'Orto PHBG 80 BS
Ansauggeräuschkämpfer	Hom. CIK-FIA Luftreinlass (max 30mm)	Hom. CIK-FIA Luftreinlass (max 23mm)	Homologation CIK-FIA ab 2016 OK		lame Original 23mm	Gemäss AKS (art. 21.5.1)
Auspuffschalldämpfer	Homologation CIK-FIA ab 2001	Homologation CIK-FIA ab 2016 OK	Homologation CIK-FIA ab 2016 OK		lame Original	Gemäss Hersteller
Teilschaltung / Spoiler		Homologation CIK-FIA ab 2003 und 2016				Obligatorisch
Heckaufschütz		Homologation CIK-FIA ab 2006				Obligatorisch
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⁾ Ab Jahresbeginn des 8. Geburtstages bis Jahresende des 12. Geburtstags

⁽²⁾ Geburtstag ist massgebend

(*) Gemäss nationalem Homologationsblatt ASS

22. MÉTHODES DE MESURE ET ÉVALUATIONS**22.1 Mesure de la masse**

La réglementation suivante est applicable:

22.1.1 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.

22.1.2 Appareils de mesure

On privilégiera l'utilisation de balances à affichage analogique ou numérique. Précision requise: à 500 grammes près.

22.1.3 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.

22.1.4 Nombre de pesées

Le commissaire technique décide du nombre de pesées.

22.1.5 Tolérance

Les masses à contrôler sont des poids minimums absolus, sans tolérance.

22.1.6 Procédure

En cas de poids insuffisant, le pilote est éliminé de la manche en question. Le résultat du contrôle ne peut pas être contesté.

22.2 Mesure du bruit

La réglementation suivante est applicable:

Un contrôle de mesure du bruit se fera à la demande du CT responsable ou à la suite d'une réclamation et sera effectué par un CT. Le contrôle se fera le règlement international en vigueur. Si le résultat s'avérait incorrect, le pilote sera exclu de toute la manifestation. La limite maximum du bruit est de 100 dB/A avec un moteur fonctionnant à 7'500 tr/min +/- 500 tr/min.

22.2.1 Appareil de mesure

Seuls les sonomètres ou appareils similaires, conformes aux recommandations no 651 classe 1 de la CEI peuvent être utilisés.

22. MESSMETHODEN, AUSWERTUNGEN**22.1 Gewichtsmessung**

Es gilt die folgende Regelung:

22.1.1 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.

22.1.2 Messgeräte

Es sind vorzugsweise Zeigerwaagen oder Waagen mit Digitalanzeige zu verwenden. Skalenteilung oder Ziffernschritt: 500 Gramm.

22.1.3 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.

22.1.4 Anzahl der Wägungen

Über die Anzahl der Wägungen entscheidet der TK.

22.1.5 Toleranz

Die zu kontrollierenden Gewichte sind absolute Mindestgewichte, ohne Toleranz.

22.1.6 Verfahren

Bei Untergewicht wird der Fahrer für den betreffenden Rennlauf ausgeschlossen. Das Kontrollergebnis kann nicht angefochten werden.

22.2 Lärm-Messung

Es gilt die folgende Regelung:

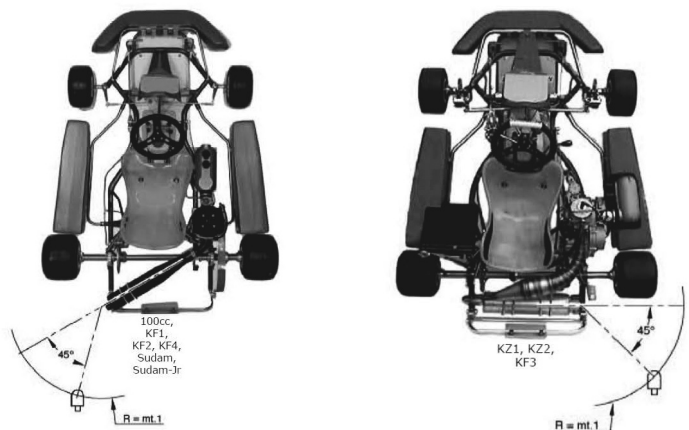
Eine Kontrolle der Lärm-Messung erfolgt auf Anordnung des TK-Verantwortlichen oder Vorliegen eines Protestes durch einen Technischen Kommissar. Sie erfolgt gemäss dem gültigen internationalen Reglement. Ist das Ergebnis der Geräuschmessung nicht korrekt, wird der Fahrer mit dem Ausschluss für die ganze Veranstaltung bestraft. Das Geräuschlimit liegt bei 100dB/A gemessen bei 7'500 Umdrehungen +/- 500 U/min.

22.2.1 Messgerät

Es dürfen nur Schallpegelmessgeräte oder äquivalente Messsysteme verwendet werden, die den Empfehlungen Nr. 651 Klasse 1 der CEI entsprechen.

22.2.2 Procédure

Contrôle des décibels – Position du microphone par rapport au kart.

**22.2.3 Etalonnage**

L'appareil doit être étalonné selon les instructions du fabricant, avant chaque série de pesées.

22.2.4 Facteurs de perturbation

- Pluie: on renoncera à toute mesure en cas de forte averse et lorsque la présence d'une pellicule d'eau requiert des pneus pluie.
- Vent: on ne tiendra pas compte de l'influence du vent (pas de mesure du vent obligatoire).
- Environnement: ses influences sont prises en compte dans la méthode et les dispositions de mesure.
- Bruits étrangers: les bruits qui ne sont pas émis par le véhicule soumis à la mesure doivent être au moins inférieurs de 10 dB(A) à ceux du véhicule (par ex. influence de la piste où circulent d'autres engins). Des mesures individuelles sont possibles sans influence réciproque lorsque deux pilotes circulent avec 15 mètres d'écart.

22.2.8 Nombre de mesures

Si l'on dispose de plusieurs résultats de mesure par concurrent, la valeur la plus élevée fait toujours foi.

22.2.9 Tolérance

Les valeurs lues sur l'appareil au moment de la mesure sont considérées comme valables.

22.2.10 Procédure

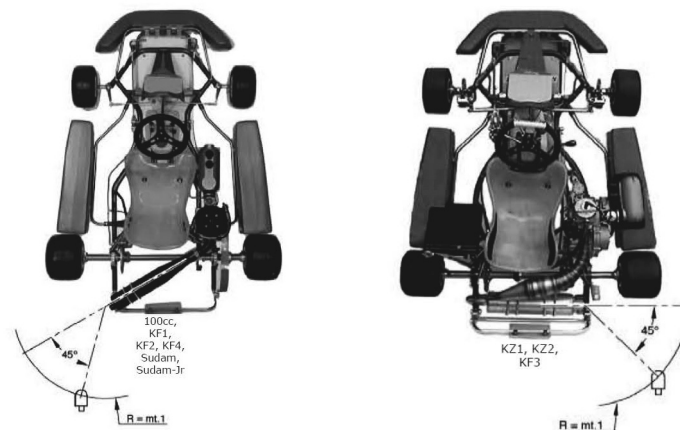
Un pilote dont le véhicule dépasse la valeur phonique maximale est éliminé de la manche en question ou se voit attribuer le dernier temps des essais chronométrés. Le résultat des contrôles ne peut faire l'objet d'une contestation.

22.3 Prélèvement d'échantillon de carburant

Un échantillon de carburant est prélevé par un commissaire technique sur ordre du commissaire technique responsable ou en cas de réclamation.

22.2.2 Vorgehen

Dezibel Kontrolle – Position des Mikrofon zum Messen am Kart

**22.2.3 Justierung**

Das Gerät ist vor jeder Messserie nach den Anweisungen des Herstellers zu justieren.

22.2.4 Störfaktoren

- Bei starkem Regenschauer und bei einem Wasserfilm, der das Verwenden von Regenreifen erfordert, werden keine Messungen durchgeführt.
- Wind: Der Einfluss des Windes wird nicht berücksichtigt (kein Windmesser erforderlich).
- Umgebung: Solche Beeinflussungen sind in der Messmethode und der Messanordnung berücksichtigt.
- Fremdgeräusche: Geräusche, die nicht von dem zu messenden Fahrzeug stammen, müssen mindestens 10 dB (A) niedriger sein, als das Fahrzeuggeräusch (z.B. Einfluss der Gegenfahrbahn durch andere Fahrzeuge). Bei einem Abstand von 15 m zwischen 2 Fahrern ist eine Einzelmessung ohne gegenseitige Beeinflussung möglich.

22.2.8 Anzahl der Messungen

Wenn mehrere Messresultate pro Konkurrent vorliegen, ist immer der höchste Wert massgebend.

22.2.9 Toleranz

Die während der Messung am Gerät abgelesenen Werte sind gültig.

22.2.10 Verfahren

Bei Überschreiten des maximalen Lärmgrenzwertes wird der Fahrer für den betreffenden Rennlauf ausgeschlossen oder mit der letzten Zeit des Zeittrainings bestraft. Das Kontrollergebnis kann nicht angefochten werden.

22.3 Treibstoffproben-Entnahme

Eine Treibstoffprobe wird auf Anordnung des TK-Verantwortlichen oder bei Vorliegen eines Protestes durch einen Technischen Kommissar entnommen.

22.3.1 Procédure lors d'analyse en laboratoire

- Préparer les étiquettes et les plombs.
- Préparer et marquer les récipients pour les échantillons d'essence.
- Prélever les échantillons et fermer immédiatement les récipients en les plombant au moyen d'un plomb au moins. Les plombs doivent être montés de façon à ce qu'ils doivent être détruits pour pouvoir ouvrir les récipients.
- Remettre les échantillons au commissaire sportif responsable,
 - l'échantillon no 1 est remis au laboratoire pour l'analyse
 - l'échantillon no 2 est gardé pour une éventuelle contre-analyse jusqu'à la fin de la procédure
 - l'échantillon no 3 est remis au concurrent du pilote pour une éventuelle contre-analyse jusqu'à la fin de la procédure

22.3.2 Étiquettes

Les récipients devront porter des étiquettes avec les indications suivantes:

- Désignation de la course, y compris la date
- Numéro de départ, catégorie
- Signature du pilote et/ou concurrent (celle du représentant légal pour les cat. **Super Mini, OK, X30, KZ2**)
- Signature du commissaire technique
- Provenance (réservoir d'essence ou bidon)
- Échantillons nos 1, 2 ou 3 (l'échantillon no 1 doit toujours provenir du réservoir du kart)

22.3.3 Prélèvement d'essence

Les prélèvements d'essence doivent être effectués dans le parc fermé soit avant, soit après la course. Outre le pilote et/ou le concurrent (représentant légal pour les catégories Mini/Super Mini, OK senior, X30, KZ2) et les fonctionnaires, personne n'a le droit d'être présent. Le pilote concerné (le représentant légal pour les catégories Mini/Super Mini, OK senior, X30, KZ2) doit assister au prélèvement de carburant. Le commissaire technique prélève sur le véhicule si possible 3 fois **0.5 litre** (voir Art. 20.4.3) directement de la conduite d'essence (juste avant le carburateur) qu'il versera dans des récipients préparés. Si le réservoir contient moins de 3 litres, il faut prélever du même mélange de carburant dans un bidon. Le pilote est responsable qu'il s'agisse du même mélange.

22.3.4 Procédure lors de contrôle rapide

Cette méthode de mesure peut être ordonnée à tous moment, à partir de la pré-grille des essais chronométrés, par le jury ou le CT. Le prélèvement du carburant s'effectue directement dans le réservoir ou la conduite de carburant du kart.

22.3.5 Mesure de la constante diélectrique

Cette mesure sera effectuée au moyen de l'instrument de mesure Digatron DT 47 ou appareil analogue. Dans un premier temps, la mesure sera faite directement dans le réservoir. En cas de doute, un échantillon sera prélevé et testé dans le local de contrôle. L'échantillon prélevé sera comparé à un nouveau, fait avec l'essence provenant de la station selon art. 20.4.3 et l'huile utilisée par le pilote et provenant d'un emballage neuf (bouchon cacheté).

22.4 Contrôle de la transmission

Un contrôle est effectué en règle générale avant le départ sur ordre du commissaire technique responsable.

22.4.1 Appareils de mesure

La mesure est réalisée au moyen d'un compte-tours.

22.3.1 Vorgehen bei detaillierter Prüfung

- Etiketten und Plomben vorbereiten.
- Behälter für Treibstoffproben vorbereiten und etikettieren.
- Proben ziehen und Behälter sofort verschliessen und mit mindestens einer Bleiplombe plombieren. Die Plomben müssen so angebracht werden, dass die Behälter nicht ohne Beschädigung der Plomben geöffnet werden können.
- Die Proben werden dem zuständigen Sportkommissar übergeben,
 - die «Probe Nr. 1» übergibt er dem Labor zur Analyse
 - die «Probe Nr. 2» verwahrt er für eine eventuelle Gegenanalyse bis zum Abschluss des Verfahrens
 - die «Probe Nr. 3» wird dem Bewerber des Fahrers für eine eventuelle Gegenanalyse bis zum Abschluss des Verfahrens übergeben

22.3.2 Etiketten

Die Behälter müssen Etiketten mit folgenden Angaben tragen:

- Bezeichnung des Rennens, inklusive Datum.
- Startnummer, Kategorie.
- Unterschrift des Fahrers und/oder Bewerbers (gesetzl. Vertreter **Kat. Super Mini, OK, X30, KZ2**).
- Unterschrift des Technischen Kommissars.
- Herkunft (Treibstofftank oder Kanister).
- Probe Nr. 1, 2 oder 3 (Die «Probe Nr. 1» muss immer aus dem Treibstofftank des Karts stammen).

22.3.3 Treibstoffentnahme

Treibstoffentnahmen müssen im Parc Fermé vor oder nach dem Rennen vorgenommen werden. Ausser dem Fahrer und/oder Bewerber (gesetzlicher Vertreter Kat. Mini, Super Mini, OK Senior, X30, KZ2) und den Funktionären dürfen keine weiteren Personen anwesend sein. Der betreffende Fahrer oder gesetzliche Vertreter Kat. Mini, Super Mini, OK Senior, X30, KZ2 muss während der Treibstoffentnahme anwesend sein. Der TK entnimmt dem Fahrzeug direkt ab Treibstoffleitung (vor dem Vergaser) Treibstoff, wenn möglich 3 mal **0.5 Liter** (siehe auch Artikel 20.4.3), welcher in die vorbereiteten Behälter abgefüllt wird. Sollten weniger als 3 Liter im Tank sein, muss zusätzlich identisches Treibstoffgemisch aus einem Kanister abgefüllt werden. Der Fahrer ist dafür verantwortlich, dass es sich dabei um absolut identisches Gemisch handelt.

22.3.4 Vorgehen bei der Schnell-Analyse

Dieses Messverfahren kann ab Vorstart des Zeittrainings jederzeit für alle oder einzelne Teilnehmer durch die Jury oder den TK angeordnet werden. Die Entnahme des Treibstoffes erfolgt direkt aus dem Tank oder der Treibstoffleitung der Karts.

22.3.5 Messung der dielektrischen Konstante

Diese Messung erfolgt durch das Messinstrument Digatron DT oder gleichwertiges Messgerät. Als Erstes wird die Messung direkt im Tank durchgeführt. Im Zweifelsfall wird eine Benzinprobe entnommen und im Kontrolllokal gestestet. Die entnommene Probe wird mit einer neuen, welche von der gemäss Art. 20.4.3 vorgesehenen Tankstelle und Zapfsäule entnommen wird, zusammen mit dem benutzten Öl des Piloten (neue ungeöffnete Verpackung), verglichen.

22.4 Kupplungs-Kontrolle

Eine Kontrolle wird auf Anordnung des TK-Verantwortlichen vor dem Start vorgenommen.

22.4.1 Messgeräte

Zur Messung wird ein Tourenzähler verwendet.

22.4.2 Procédure

En règle générale, les mesures ont lieu avant le départ (grille de départ).

Sur demande du commissaire technique, le pilote fait démarrer le moteur. Aucun aide ne doit se trouver près du kart ou exercer une quelconque influence lors du contrôle. Tout manquement de la part de l'aide sera pénalisé. Le commissaire technique pince le câble du compte-tours au câble de la bougie. Le pilote assis au volant doit se conformer à ses injonctions afin de permettre une lecture correcte. La pédale de frein doit être libre (sans aucune pression). Le CT exerce une légère pression sur l'accélérateur afin d'augmenter régulièrement le régime du moteur; le kart doit se mettre en mouvement à 3000 tr/min. A 5'000 tr/min, l'enclenchement doit être total de (à 100%). Si le kart ne s'est pas mis en mouvement au régime maximum autorisé, (cat. Super Mini et Mini 3'500 tr/min) la mesure sera immédiatement répétée. En cas de nouvel échec, le pilote est pénalisé comme suit:

- a) Lors des essais chronométrés, le pilote pénalisé partira en dernière position.
- b) Lors des manches de courses, le pilote sera éliminé de la manche en question.

22.5 Contrôle de la chambre de combustion

Le contrôle de la chambre de combustion a lieu sur ordre du commissaire technique responsable ou en cas de réclamation et est effectué par un commissaire technique. Il est effectué en conformité avec le règlement international en vigueur. Si le résultat des mesures de la chambre de combustion est négatif, le pilote est éliminé de toute la manifestation.

22.6 Mesure du régime du moteur

La mesure du régime maximum selon la catégorie sera effectuée avec 1 compte-tours (Art. 22.6.1). Avant le départ d'une manche, le CT installe le compte-tours sur les karts désignés. La mesure se fait pendant que le kart est en piste.

22.6.1 Appareil de mesure

Pour la mesure de la rotation du moteur, on utilisera un compte-tours du commerce.

22.4.2 Vorgehen

Die Messungen erfolgen in der Regel vor dem Start (Startaufstellung).

Auf Anweisung des Technischen Kommissars muss der Fahrer den Motor starten. Kein Helfer darf bei der Kontrolle beim Kart stehen oder Einfluss nehmen. Jegliches Vergehen eines Helfers hat eine Bestrafung zur Folge. Der TK klemmt das Kabel des Tourenzählers am Kerzenkabel fest. Im Kart sitzend muss der Fahrer seinen Anordnungen Folge leisten, um eine korrekte Ablesung zu ermöglichen. Das Bremspedal muss frei sein (ohne jeglichen Druck). Der TK erhöht die Drehzahl gleichmässig, der Kart muss sich bei 3000 U/Min. in Bewegung setzen. Bei 5000 U/min. muss die Kupplung vollständig (zu 100%) greifen. Hat sich der Kart bei der erlaubten max. Drehzahl (Kat. Super Mini und Mini 3'500 U/min.), nicht in Bewegung gesetzt, wird die Messung sofort wiederholt.

Sollte die zweite Messung ebenfalls negativ ausfallen, wird der Fahrer wie folgt bestraft:

- a) Beim Zeitfahren mit der letzten Startaufstellung.
- b) Bei den Rennläufen mit Ausschluss für den betreffenden Lauf.

22.5 Brennraum-Kontrolle

Eine Kontrolle des Brennraumes erfolgt auf Anordnung des TK-Verantwortlichen oder Vorliegen eines Protestes durch einen Technischen Kommissar. Sie erfolgt gemäss dem gültigen internationalen Reglement. Ist das Ergebnis der Brennraummessung negativ, wird der Fahrer mit dem Ausschluss für die ganze Veranstaltung bestraft.

22.6 Drehzahlmessung

Die Kontrolle der je nach Kategorie max. vorgegebenen Drehzahl erfolgt mit einem Tourenzähler (Art. 22.6.1). Unmittelbar vor einem Lauf wird durch den TK bei ausgewählten Karts der Tourenzähler montiert. Die Messung erfolgt während der Fahrt.

22.6.1 Messgeräte

Zur Messung/Kontrolle der Drehzahlen wird ein handelsüblicher Tourenzähler verwendet.

SOMMAIRE

I	Programme provisoire
II	Organisation
III	Dispositions générales
IV	Obligations des participants
V	Enregistrements administratif et technique
VI	Déroulement de la manifestation
VII	«Parc fermé», contrôle du matériel et contrôle final
VIII	Classements, réclamations, procédure d'appel
IX	Prix et coupes, remise des prix
X	Dispositions particulières de l'organisateur

I PROGRAMME PROVISOIRE (EXEMPLE)

xx.xx.xxxx	24.00 h	Clôture des inscriptions (timbre postal)
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Enregistrement administratif
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Enregistrement technique
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Distribution des transporteurs
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.

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, secrétariat, officiels

- 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, télécopie, e-mail)
dès le (adresse, téléphone, télécopie, 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

INHALT

I	Provisorisches Programm
II	Organisation
III	Allgemeine Bestimmungen
IV	Verpflichtungen der Teilnehmer
V	Administrative und technische Registrierung
VI	Ablauf der Veranstaltung
VII	«Parc Fermé», Material- und Schlusskontrolle
VIII	Wertung, Proteste, Rekurswesen
IX	Preise und Pokale, Siegerehrung
X	Sonderbestimmungen des Veranstalters

I PROVISORISCHES 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	Abgabe Transponder
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Briefing / Fahrerbesprechung
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Offizielles freies Training
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h	Zeittraining
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.

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, E-Mail):
- 2.2 Die Adresse des Sekretariates lautet wie folgt:
bis am (Adresse, Telefon, Fax, E-Mail)
ab (Adresse, Telefon, Fax, E-Mail)
- 2.3 Rennleiter (inkl. Tel.-Nr., E-Mail)
Starter
Rennsekretär
Sportkommissare
Technische Kommissare
Zeitnahme / Auswertung

JURY = Sportkommissare

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 DISPOSITIONS GENERALES**Art. 4 Bases de l'épreuve**

- 4.1** L'épreuve sera disputée conformément au Code Sportif International de la FIA et à ses annexes, au Règlement Sportif National de l'ASS, aux dispositions de la CIK-FIA, aux dispositions de la CSN, au règlement standard de la CSN pour les courses de Karting et au règlement particulier.
- 4.2** Du fait de leur inscription, 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.
- 4.3** 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.
- 4.4** A 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.
- 4.5** 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):
- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|
| 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 |
| X30 Junior (Academy y inclu) | Pour pilotes de 12 à 15 ans |
| Super Mini | Pour pilotes de 8 à 13 ans |
-
- 6.2** Si le nombre d'inscriptions dans une catégorie est inférieur à 8, celle-ci pourra être annulée par l'organisateur.

Art. 7 Dispositions techniques

- 7.1** Tous les Karts doivent être conformes aux exigences 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. exclu de la compétition.
- 7.3** Pour tous les karts, le règlement antibruit de la CSN est applicable dans son intégralité.
- 7.4** 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 no de départ (voir Art. 17.1 ASK).

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:

III ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**Art. 4 Veranstaltungs-Grundlagen**

- 4.1** Die Veranstaltung wird durchgeführt in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz der FIA und seinen Anhängen, dem Nationalen Sportreglement der ASS, den Bestimmungen der CIK-FIA, den Bestimmungen der NSK, dem Standardreglement der NSK für Kartrennen und der Ausschreibung.
- 4.2** Mit ihrer Nennung verpflichten sich die Teilnehmer, alle 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.
- 4.3** Alkohol (Ethanol) ist im Automobil- und Kartrennsport im Wettkampf verboten. Der Nachweis erfolgt durch Atem- und/oder Blutanalyse. Der Grenzwert, ab dem ein Verstoß vorliegt, entspricht einer Blutalkoholkonzentration von 0.10 g/l.
- 4.4** Jeder Person oder Vereinigung, die einen Wettbewerb veranstaltet oder daran teilnimmt und die gültigen Bestimmungen nicht beachtet, kann die ihr ausgestellte Lizenz entzogen werden.
- 4.5** Die Veranstaltung zählt für folgende Meisterschaften, Cups und Trophäen:

Art. 5 Strecke

Das Kartrennen wird auf der Piste..... 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:
- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| KZ2 | Für Fahrer von mind. 15 Jahren |
| OK Senior | Für Fahrer von mind. 14 Jahren |
| X30 Challenge Switzerland | Für Fahrer von mind. 14 Jahren |
| X30 Junior (inkl. Academy) | Für Fahrer von 12–15 Jahren |
| Super Mini | Für Fahrer von 8–13 Jahren |
-
- 6.2** Bei weniger als 8 Anmeldungen einer Kategorie kann diese vom Veranstalter abgesagt 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 reglementskonform ist, wird nicht zugelassen bzw. von der Veranstaltung ausgeschlossen.
- 7.3** Für alle Karts haben die Lärmvorschriften der NSK vollumfänglich Gültigkeit.
- 7.4** Der Kart muss zu jeder Zeit, während des Trainings, Zeittrainings und der Rennläufe in betriebssicherem Zustand sein. Fahrer mit nicht betriebssicherem Kart werden mit der schwarzen Flagge mit oranger Scheibe und der Startnummer (vgl. Art. 17.1 SKJ) aus dem Rennen genommen.

RÈGLEMENT STANDARD POUR COURSES DE KARTING

- 7.5** 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.
- 7.6** 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.
- 7.7** Tout système de télémétrie est formellement interdit.
- 7.8** 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 Equipement 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 en cuir ou être reconnue 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.
- 8.1.1** Seuls peuvent être portés les casques ayant été testés selon les normes reconnues sur le plan national ou international. L'étiquette correspondante doit être présente (voir tableau de l'art. 15.2 ASK).
- 8.1.2** Les chaussures doivent être montantes et couvrir les chevilles. En particulier 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 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 la catégorie concernée.
- 9.3 INT:** 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).
NPEA: (National à Participation Etrangère Autorisée): Les concurrents et pilotes étrangers titulaires d'une licence internationale seront admis sans autorisation particulière.

Art. 10 Inscriptions

- 10.1** Les inscriptions seront reçues à partir de la publication du règlement particulier. Elles sont à transmettre, au moyen du bulletin d'inscription officiel, à l'adresse suivante:
.....
Délai d'engagement: à 24.00 h (timbre postal).
Les engagements télégraphiques ou envoyés par e-mail doivent être confirmés par écrit, jusqu'à la clôture des engagements, par communication des informations nécessaires selon bulletin d'inscription officiel. Les engagements électroniques sur le site Internet spécifique de l'organisateur doivent être envoyés avant la date de clôture des engagements. L'heure de départ inscrite sur l'inscription fera foi. Tout engagement incomplètement rempli sera refusé. Les engagements électroniques seront obligatoirement officialisés par signature originale du concurrent/pilotes lors de l'enregistrement administratif pour l'épreuve concernée.
- 10.2** 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.
- 10.3** Toute participation hors-concours est interdite.

STANDARDREGLEMENT FÜR KARTRENNEN

- 7.5** Jegliche chemische oder mechanische Behandlung der Reifen ist verboten. Es ist jedoch erlaubt, fremde Gegenstände vom Reifen zu entfernen, sofern nötig, mittels Werkzeugen.
- 7.6** Der Treibstoff darf ausschliesslich aus einem Gemisch von handelsüblichem, bleifreiem Kraftstoff und einem CIK-FIA Homologierten Öl bestehen.
- 7.7** Jedes System von Telemetrie ist untersagt.
- 7.8** Datenerfassung: System, mit Speicher oder ohne, darf nur das Lesen unterstützen: der Motordrehzahl, von zwei Temperaturangaben, einer Radgeschwindigkeit, eines Beschleunigungsmessers X/Y und der 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 (Gesichtsvision) tragen. Die Bekleidung muss aus Leder bestehen oder ein CIK/FIA anerkanntes Overall sein und den ganzen Körper einschliesslich Arme und Beine bedecken. Die CIK/FIA Homologationsetikette/-Stickerei muss sichtbar am Kragen hinten aussen vorhanden sein.
- 8.1.1** Es sind nur Schutzhelme zu verwenden, welche den national bzw. international anerkannten Normen entsprechen. Die entsprechende Etikette muss vorhanden sein (siehe Tabelle zu Art. 15.2 SKJ)
- 8.1.2** 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).

Art. 9 Zugelassene Bewerber und Fahrer

- 9.1** Zugelassen sind alle natürlichen oder juristischen Personen, die eine für das laufende Jahr gültige Bewerberlizenz besitzen.
- 9.2** Der Fahrer muss im Besitze einer für das laufende Jahr gültigen Fahrerlizenz der betreffenden Kategorie sein.
- 9.3 INT:** Ausländische Bewerber und Fahrer müssen eine schriftliche Startbewilligung ihrer ASN, die die Lizenz ausgestellt hat, besitzen.
NPEA: (National mit Genehmigter Ausländischer Beteiligung): Ausländische Bewerber und Fahrer, die Inhaber einer internationalen Lizenz sind, werden ohne besondere Bewilligung zugelassen.

Art. 10 Anmeldungen

- 10.1** Nennungen werden ab Veröffentlichung der Ausschreibung entgegengenommen. Sie sind mittels offiziellem Anmeldeformular an folgende Adresse zu richten:
.....
Nennschluss: 24.00 Uhr (Poststempel).
Telegrafische oder per E-Mail gesandte Nennungen müssen bis zum Nennschluss durch Mitteilung der laut Anmeldeformular erforderlichen Angaben schriftlich bestätigt werden. Elektronische Nennungen auf der spezifischen Internet Homepage des Veranstalters müssen bis zum Nennschluss erfolgen. Massgebend ist die auf der Nennung verzeichnete Aufgabezeit. Unvollständig ausgefüllte Nennungen werden zurückgewiesen. Elektronische Nennungen müssen obligatorisch durch Originalunterschrift des Bewerbers/Fahrers anlässlich der administrativen Registrierung für die betreffende Veranstaltung officialisiert werden.
- 10.2** Doppelstart (ein Fahrer für zwei Karts) ist erlaubt. Je nach Umständen (Einteilung, Zeitplan) kann eine Doppelmeldung vom Veranstalter zurückgewiesen werden.
- 10.3** Eine Teilnahme ausser Konkurrenz ist nicht gestattet.

Art. 11 Droits d'engagement

- 11.1** Les droits d'engagement sont fixés à: CHF
Les droits d'engagement sont à verser comme suit:
- 11.2** L'inscription ne sera acceptée que si elle est accompagnée des droits d'engagement dans le délai fixé à l'art. 10.1.
- 11.3** Les droits d'engagement comprennent en tous les cas la prime d'assurance Responsabilité Civile de l'organisateur (art. 12.3).
- 11.4** 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. L'organisateur décline toute responsabilité vis-à-vis des concurrents, pilotes, aides 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. Seuls les dommages causés par les organisateurs 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** Par sa participation à la manifestation, tout concurrent/pilote renonce formellement à une demande d'indemnité en cas d'accident pouvant survenir aux concurrents/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, etc. Ce renoncement compte aussi bien vis-à-vis de la CIK-FIA, de l'ASS, de la CSN, de l'organisateur que vis-à-vis des différents fonctionnaires, des autres concurrents/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. Il se réserve également le droit d'annuler ou d'arrêter la manifestation en cas de participation insuffisante, de force majeure ou d'événement imprévisible, ce sans aucune obligation d'indemnisation.
- 13.2** Toutes les modifications et dispositions complémentaires seront portées le plus rapidement possible à la connaissance des participants, au moyen d'annexes datées et numérotées qui seront affichées officiellement (art. 3).
- 13.3** 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 enregistrements techniques et/ou administratifs.
- 13.4** Le jury à l'autorité de décider sur tout cas non prévu au règlement standard et au règlement particulier.
- 13.5** En cas de contestation au sujet de l'interprétation du règlement particulier, seul le texte rédigé en fera foi.

Art. 11 Nenngeld

- 11.1** Das Nenngeld beträgt: CHF
Das Nenngeld ist wie folgt einzuzahlen:
- 11.2** Die Nennung wird nur angenommen, wenn das Nenngeld bis zur in Art. 10.1 bestimmten Frist einbezahlt worden ist.
- 11.3** Das Nenngeld beinhaltet in jedem Fall die Prämie für die Haftpflichtversicherung des Veranstalters (Art. 12.3).
- 11.4** Bei Zurückweisung einer Nennung wird das gesamte Nenngeld zurückerstattet. Den bis Montag vor der Veranstaltung (Poststempel) schriftlich abgemeldeten Teilnehmern wird das Nenngeld teilweise, unter Abzug von 30% des Grund-Nenngeldes, zurückerstattet.

Art. 12 Verantwortung und Versicherung

- 12.1** Jeder Teilnehmer fährt auf eigene Verantwortung und Gefahr. Der Veranstalter lehnt gegenüber Bewerbern, Fahrern, Helfern und Dritten jede 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 Schäden gegenüber Dritten abgeschlossen. Durch diese Versicherung werden allein die vom Veranstalter oder von den Fahrern verursachten Schäden gedeckt. Die von den Teilnehmern und/oder ihren Karts erlittenen Schäden sind nicht gedeckt.
- 12.4** Die Veranstalter-Haftpflichtversicherung gilt während der ganzen Dauer der Veranstaltung, sowohl während den offiziellen Trainingsfahrten und Rennläufen als auch für die Verschiebungen vom Fahrerlager zur Rennstrecke und zurück.
- 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 usw. zustossen können. Dieser Verzicht gilt sowohl gegenüber der CIK-FIA, der ASS, der NSK, dem Veranstalter 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. Ebenfalls behält sich der Veranstalter das Recht vor, die Veranstaltung bei ungenügender Beteiligung, höherer Gewalt oder unerwarteten Ereignissen ohne jegliche Entschädigungspflicht zu annullieren oder abbrechen.
- 13.2** Alle Änderungen oder Nachtragsbestimmungen werden den Teilnehmern, so schnell als möglich, mittels datierten und nummerierten Beilagen, die offiziell angeschlagen werden (Art. 3), mitgeteilt.
- 13.3** Jeder nach Beginn des Wettbewerbs veröffentlichte Zusatz muss vorgängig durch die Sportkommissare genehmigt oder verfasst worden sein. Unter Beginn des Wettbewerbs versteht man den Beginn der technischen und/oder administrativen Registrierung.
- 13.4** Für jeden durch das Standardreglement und die Ausschreibung nicht vorgesehenen Fall hat die Jury zu entscheiden.
- 13.5** In einem Streitfall betreffend die Interpretation der Ausschreibung ist allein der Text massgebend.

IV OBLIGATIONS DES PARTICIPANTS

Art. 14 Publicité

Voir AKS art. 15.11

Art. 15 Signalisation, comportement sur la piste

15.1 Voir AKS art. 16.1

- 15.2 Il est strictement interdit de déplacer un kart en travers ou en sens inverse de la course, sauf sur ordre de fonctionnaires officiels ou du Directeur de course. Toute infraction à cette disposition entraînera l'exclusion, sous réserve d'autres sanctions et de la transmission du cas à l'ASN concernée.
- 15.3 Dans le cas où un conducteur doit interrompre sa manche sur ennui mécanique ou autre, il parkera immédiatement son kart en dehors de la piste et le quittera; il respectera obligatoirement les ordres des commissaires.

V ENREGISTREMENT ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE

Art. 16 Enregistrement administratif

- 16.1 L'enregistrement administratif se déroulera 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, pour autant qu'elle n'ait pas été jointe à l'inscription (INT).
- 16.3 Le pilote **ou son représentant légal doit être** personnellement présent.
- 16.4 L'enregistrement administratif débute avant la présentation de l'équipement personnel et l'enregistrement technique, mais peut se dérouler au même endroit.

Art. 17 Enregistrement technique

- 17.1 L'enregistrement technique se déroulera conformément à l'horaire détaillé de l'organisateur.
- 17.2 Pour l'identification des karts et le contrôle des mesures de sécurité, les véhicules seront obligatoirement présentés à l'enregistrement technique.
- 17.3 Les participants qui se présenteraient à l'enregistrement après l'heure qui leur a été fixée seront passibles d'une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion, à la discrétion des Commissaires Sportifs. Toutefois, les Commissaires Sportifs pourront autoriser, de leur propre jugement, l'enregistrement des karts dont les concurrents/pilotes pourront justifier que leur retard est dû à un cas de force majeure.
- 17.4 L'enregistrement technique ne constitue pas une attestation de conformité du kart avec les règlements en vigueur.

VI DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION

Voir AKS art. 13

VII PARC FERME, CONTROLE DU MATERIEL ET CONTROLE FINAL

Art. 24 Parc fermé

Voir AKS art. 13.13

IV PFLICHTEN DER TEILNEHMER

Art. 14 Werbung

Siehe SKJ Art. 15.11

Art. 15 Flaggenzeichen, Verhalten auf der Strecke

15.1 Siehe SKJ Art. 16.1

- 15.2 Es ist strikte untersagt, einen Kart ohne diesbezügliche Anweisung der offiziellen Funktionäre oder des Rennleiters entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu bewegen. Jeder Verstoß gegen diese Vorschrift hat den Ausschluss zur Folge. Weitere Sanktionen sowie die Weiterleitung des Falles an die zuständige ASN sind vorbehalten.
- 15.3 Muss ein Fahrer wegen mechanischen oder sonstigen Schäden seine Fahrt abbrechen, so hat er unverzüglich seinen Kart ausserhalb der Strecke abzustellen und zu verlassen. Dabei sind den Weisungen der Funktionäre Folge zu leisten.

V ADMINISTRATIVE UND TECHNISCHE REGISTRIERUNG

Art. 16 Administrative Registrierung

- 16.1 Die administrative Registrierung findet gemäss detailliertem 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 – falls nicht der Nennung beigelegt – vorzuweisen (INT).
- 16.3 Der Fahrer **oder sein gesetzlicher Vertreter muss** persönlich anwesend sein.
- 16.4 Die administrative Registrierung beginnt vor der Vorweisung der Ausrüstung und der technischen Registrierung, kann aber am gleichen Ort vorgenommen werden.

Art. 17 Technische Registrierung

- 17.1 Die technische Registrierung findet gemäss detailliertem Zeitplan des Veranstalters statt.
- 17.2 Für die Identifizierung der Karts und die Kontrolle der Sicherheitsmassnahmen sind die Karts obligatorisch bei der technischen Registrierung vorzuführen.
- 17.3 Teilnehmer, die verspätet an der Registrierung erscheinen, können durch Sanktionen, die bis zum Ausschluss führen können, nach Ermessen der Sportkommissare bestraft werden. Die Sportkommissare können jedoch die Registrierung der Karts bewilligen, deren Bewerber/Fahrer beweisen können, dass ihre Verspätung auf höhere Gewalt zurückzuführen ist.
- 17.4 Die technische Registrierung bedeutet nicht, dass ein abgenommener Kart in allen Punkten den gültigen Reglementen entspricht.

VI ABLAUF DER VERANSTALTUNG

Siehe SKJ Art. 13

VII PARC FERMÉ, MATERIAL- UND SCHLUSSKONTROLLE

Art. 24 Parc Fermé

Siehe SKJ Art. 13.13

Art. 25 Contrôle du matériel

- 25.1** Les Commissaires Techniques peuvent, pour les besoins du contrôle de conformité au moyen des feuilles d'homologation, réclamer le démontage complet du matériel. Pour le démontage, le pilote est lui-même responsable. Lors du contrôle, la présence du pilote ou de son mécanicien est obligatoire. Le Jury décide quelle(s) pièce(s) sera(seront) contrôlé(e)s. Les CT, pour les besoins du contrôle de conformité, sont en droit de procéder au plombage de pièces et de les confisquer jusqu'au contrôle final.
- 25.2** Les Commissaires Techniques ont le droit, dans le parc fermé, de demander au pilotes les autres moteurs plombés.
- 25.3** Si le contrôle du matériel ne peut pas se faire dans le cadre de la manifestation, le pilote concerné sera convoqué par décision du Jury ou par courrier pour une date à laquelle s'effectuera le contrôle.

Art. 26 Contrôle final

- 26.1** 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.
- 26.2** 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.

VIII CLASSEMENTS, RECLAMATIONS, PROCEDURE DE RECOURS (Art. 18 ASK)**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-aequo, 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 sera classé.
- 27.4** Les classements suivants seront établis:

Art. 28 Réclamations

- 28.1** 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.
- 28.2** Délai de réclamation contre le classement et la conformité des karts: Voir AKS art. 18.3
- 28.3** La caution de réclamation est fixée à CHF 450.— et est à verser en espèces. Elle ne sera remboursée que si le bien-fondé de la réclamation est reconnu.
- 28.4** Les réclamations collectives, de même que celles contre des constatations du chronométrage ou contre des décisions de juges de faits ne sont pas admises.
- 28.5** Seul le pilote ou le concurrent a le droit de déposer une réclamation. Pour les pilotes mineurs le représentant légal doit intervenir en lieu et place du pilote. Les Commissaires Sportifs et les Commissaires Techniques peuvent toujours agir d'office.

Art. 29 Droit d'appel

- 29.1** Le dépôt d'un appel contre une décision du jury 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** L'intention de déposer un appel doit être communiquée par écrit dans l'heure suivant la décision du Jury.
- 29.3** La caution d'appel est fixée à CHF 4500.—.

Art. 25 Materialkontrolle

- 25.1** Die Technischen Kommissare haben das Recht, ein Kart zum Zwecke der Konformitätskontrolle mit dem entsprechenden Homologationsblatt vollständig demontieren zu lassen. Für die Demontage ist der Fahrer selber verantwortlich. Bei der Überprüfung muss der Fahrer oder sein Mechaniker immer anwesend sein. Die Auswahl erfolgt auf Beschluss der Jury. Die TK können zur Materialkontrolle Kartteile plombieren und bis zur abschliessenden Überprüfung beschlagnahmen.
- 25.2** Die Technischen Kommissare haben das Recht im Parc Fermé vom Fahrer die restlichen plombierten Motoren zu verlangen.
- 25.3** Wenn die Materialkontrolle, aus welchen Gründen auch immer, nicht im Rahmen der betreffenden Veranstaltung abgeschlossen werden kann, wird der betroffene Fahrer per Jury-Entscheid oder mit eingeschriebenem Brief zu einem Prüftermin aufgeboten.

Art. 26 Schlusskontrolle

- 26.1** Jeder Kart kann im Verlaufe der Veranstaltung und vor allem nach dem Ziel einer spezifischen Kontrolle durch die technischen Kommissare unterzogen werden.
- 26.2** Wird die erwähnte Demontage auf einen Protest hin verlangt, sind die entstehenden Kosten durch eine von den Sportkommissaren festzulegende Kautions zu garantieren. Die Hinterlegung dieser Kautions in der von den Sportkommissaren festgelegten Frist ist Bedingung für die Durchführung der Kontrolle.

VIII WERTUNG, PROTESTE, REKURSWESEN**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.
- 27.4** Es werden folgende Klassemente erstellt:

Art. 28 Proteste

- 28.1** Das Einreichen eines Protestes und die zu berücksichtigenden Fristen richten sich nach den Vorschriften des Internationalen Sportgesetzes der FIA und dem Nationalen Sportreglement der ASS.
- 28.2** Protestfrist gegen das Klassement und die Reglements-konformität der Karts: Siehe SKJ Art. 18.3
- 28.3** Die Protestkaution beträgt CHF 450.— und ist in bar zu bezahlen. Sie wird nur zurückerstattet, wenn der Protest als begründet anerkannt wird.
- 28.4** Kollektivproteste sowie Proteste gegen Feststellungen der Zeitnahme oder gegen Sachrichterentscheidungen sind unzulässig.
- 28.5** Zum Protest berechtigt ist nur der Fahrer bzw. Bewerber. Für minderjährige Fahrer muss der gesetzliche Vertreter die Funktion des Fahrers übernehmen. Die Sportkommissare und Technischen Kommissare können immer von Amtes wegen eingreifen.

Art. 29 Rekurs- und Berufungsrecht

- 29.1** Das Einreichen einer Berufung gegen einen Jury-Entscheid und die zu berücksichtigenden Fristen richten sich nach den Vorschriften des Internationalen Sportgesetzes der FIA und dem Nationalen Sportreglement der ASS.
- 29.2** Die Absicht einen Rekurs einzulegen, muss innerhalb einer Stunde nach der Entscheidung der Jury schriftlich bekannt gegeben werden.
- 29.3** Die Berufungskautions beträgt CHF 4500.—.

RÈGLEMENT STANDARD POUR COURSES DE KARTING

IX PRIX ET COUPES, REMISE DES PRIX

Art. 30 Prix et coupes

L'organisateur doit prévoir un nombre de prix en relation avec le nombre de participants et l'importance de la manifestation.

Manche CS: Pour les catégories Super Mini, au minimum les rangs 1–10 recevront un prix.

Art. 31 Remise des Prix

31.1 La participation à la remise des prix est une question d'honneur pour chaque participant.

31.2 La remise des prix aura lieu:

...

X 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.

Copie du Règlement Général CSN sera envoyé aux concurrents étrangers, au plus tard avec la confirmation d'engagement.

Manifestations Nationales et Régionales

Chapitre I	Complet
Chapitre II	Art. 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3
Chapitre III	Art. 4.1, 4.4, 5, 6.1, 9.2, 10.1 (§1), 11.1, 12.3 (couverture), 13.5
Chapitre VI	Art. 18.4 (Pole), 22.2
Chapitre VIII	Art. 27.4
Chapitre IX	Art. 31.2
Chapitre X	Selon nécessités

Manifestations Internationales

Les textes supplémentaires suivants sont à publier:

Chapitre III	Art. 7.7, 9.3 (INT), 10.3
--------------	---------------------------

STANDARDREGLEMENT FÜR KARTRENNEN

IX PREISE UND POKALE, SIEGEREHRUNG

Art. 30 Preise und Pokale

Die Veranstalter haben eine Anzahl Preise vorzusehen, die der Anzahl der Anmeldungen und der Wichtigkeit der Sportveranstaltung entspricht.

SM-Lauf: Bei der Kategorie Super Mini erhalten mindestens die Plätze 1–10 einen Preis.

Art. 31 Siegerehrung

31.1 Die Teilnahme an der Siegerehrung ist für jeden Teilnehmer Ehrensache.

31.2 Die Siegerehrung findet statt:

...

X 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.

Kopie des NSK-Standardreglements wird den ausländischen Teilnehmern spätestens mit der Nennungsbestätigung zugesandt.

Nationale und Regionale 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, 4.4, 5, 6.1, 9.2, 10.1 (§1), 11.1, 12.3 (Deckungssumme), 13.5
Kapitel VI	Art. 18.4 (Pole), 22.2
Kapitel VIII	Art. 27.4
Kapitel IX	Art. 31.2
Kapitel X	Je nach Notwendigkeit

Internationale Veranstaltungen

Zusätzlich sind die folgenden Texte aufzunehmen:

Kapitel III	Art. 7.7, 9.3 (INT), 10.3
-------------	---------------------------
