

Termin?*



* Aus Termindruck machen
wir termingerechten Druck

MEHR KNOW-HOW!

Druckerei Schelbli AG
Lagerstrasse 30 | 3360 Herzogenbuchsee
Telefon 062 956 50 40 | www.schelbli.ch

Schelbli AG
Grafik | Layout | Druck

VI TECHNISCHES REGLEMENT / RÈGLEMENT TECHNIQUE

Nur der französische Text ist maßgebend.
Die Verwendung des männlichen Geschlechts dient der leichteren Lesbarkeit und hat keine diskriminierende Absicht.

1. EINTEILUNG

Kategorien und Klassen

Die in Wettbewerben eingesetzten Karts werden in die folgenden Kategorien und Klassen eingeteilt:

Gruppe 1	
KZ	Hubraum von 125 cm ³
Gruppe 2	
KZ2	Hubraum von 125 cm ³
OK	Hubraum von 125 cm ³
OK-N	Hubraum von 125 cm ³
OK Junior	Hubraum von 125 cm ³
OK-N Junior	Hubraum von 125 cm ³
E-Karting Junior	Elektrischer Antrieb max. 60V CC/23 kW
E-Karting Senior	Elektrischer Antrieb max. 60V CC/28 kW
Gruppe 3	
Mini	Hubraum von 60 cm ³
MiniXS	Hubraum von 60 cm ³
Mini E	Elektrischer Antrieb max. 60V/7 kW
E-Karting Mini	Elektrischer Antrieb max. 60V CC/7.5 kW
Gruppe 4	
Superkart	Hubraum von 250 cm ³

Allgemeine ASS-Bestimmung: X30 Challenge Switzerland, identisch mit Gruppe 2 (außer Motor und Zubehör)

2. DEFINITIONEN

Die nachstehend aufgeführten Definitionen und Abkürzungen ergänzen die Definitionen im Internationalen Sportgesetz. Sie werden generell in allen Vorschriften und Anhängen verwendet.

(Siehe [Artikel 2](#) der Bestimmungen der NSK sowie Internetseite CIK-FIA - www.fiakarting.com)

2.1 Definition eines Karts

Ein Kart ist ein einsitziges Landfahrzeug mit Karosserieelementen, aber ohne Dach, Cockpit oder Federung. Es hat vier nicht in einer Linie angeordnete Räder, die in Kontakt mit dem Boden sind: Die beiden vorderen Räder dienen der Lenkung, während die beiden hinteren Räder (verbunden durch eine einteilige Achse) das Kart antreiben. Ausschließlich die Reifen dürfen mit dem Boden in Kontakt kommen, wenn sich der Fahrer an Bord befindet.

Die wichtigsten Teile eines Karts sind das Chassis, einschließlich der Karosserie, die Räder und der Motor.

Der Fahrerposition ist auf dem Sitz, mit den Füßen nach vorne.

2.2 Sicherheit der Karts

Karts sind nur dann zum Rennen zugelassen, wenn sie dem TR entsprechen und die erforderlichen Sicherheitsstandards erfüllen. Alle in dem TR beschriebenen Teile und Komponenten müssen so konzipiert und gewartet sein, dass sie keine Gefahr für den Fahrer, andere Teilnehmer oder andere Menschen darstellen.

Seul le texte français fait foi.
L'utilisation du genre masculin a été adoptée pour faciliter la lecture et n'a aucune intention discriminatoire.

1. CLASSIFICATION

Catégories et classes

Les karts utilisés en compétition sont répartis dans les catégories et classes suivantes :

Gruppe 1	
KZ	Cylindrée de 125 cm ³
Gruppe 2	
KZ2	Cylindrée de 125 cm ³
OK	Cylindrée de 125 cm ³
OK-N	Cylindrée de 125 cm ³
OK Junior	Cylindrée de 125 cm ³
OK-N Junior	Cylindrée de 125 cm ³
E-Karting Junior	Motopropulseur électr. 60V CC/23 kW max.
E-Karting Senior	Motopropulseur électr. 60V CC/28 kW max.
Gruppe 3	
Mini	Cylindrée de 60 cm ³
MiniXS	Cylindrée de 60 cm ³
Mini E	Motopropulseur électr. 60V/7kW max.
E-Karting Mini	Motopropulseur électr. 60V CC/7.5 kW max.
Gruppe 4	
Superkart	Cylindrée de 250 cm ³

Prescriptions générales ASS: X30 Challenge Switzerland, identique groupe 2 (sauf moteur et accessoires.)

2. DÉFINITIONS

Les définitions et abréviations énumérées ci-dessous complètent celles figurant dans le Code Sportif International. Elles sont généralement utilisées dans tous les Règlements et Annexes.

(Voir [article 2](#) des dispositions de la CSN ainsi que site internet CIK-FIA - www.fiakarting.com)

2.1 Définition d'un kart

Un kart est un véhicule terrestre monoplace avec des éléments de carrosserie, mais sans toit, cockpit ou suspension. Il possède quatre roues non alignées qui sont en contact avec le sol : les deux roues avant commandent la direction, alors que les deux roues arrière (reliées par un arbre monobloc) propulsent le kart. Seuls les pneus peuvent entrer en contact avec le sol lorsque le pilote est à bord.

Les parties principales d'un kart sont le châssis, y compris la carrosserie, des roues et du moteur.

La position de pilotage est sur le siège, les pieds vers l'avant.

2.2 Sécurité du kart

Les karts ne sont autorisés à courir que s'ils sont conformes au RT et répondent aux normes de sécurité requises. Toutes les pièces et tous les composants décrits dans la RT doivent être conçus et entretenus de manière à ne pas représenter un danger pour le pilote, les autres concurrents ou toute autre personne.

2.3 Chassis

Die Gesamtstruktur eines Karts besteht aus den mechanischen Teilen und der Karosserie. Es umfasst alle Teile, die mit dieser Gesamtstruktur direkt zusammenhängen.

2.3.1 Chassis-Rahmen

Das Hauptträgerteil des Karts ist aus einem Stück gefertigt (geschweisst) und dient als Verbindungselement für die Haupt- und Zusatzteile des Rahmens.

2.3.2 Rad

Definiert durch die Felge mit einem montierten luftgefüllten Reifen.

2.3.3 Spurbreite

Die Spurbreite ist definiert, als der Abstand zwischen den beiden Aussenflächen jedes Rades auf derselben Achse.

2.4 Motor**2.4.1 Hubraum**

Bestimmt durch die Bohrung und den Hub des Motorenzylinders. Das Volumen (V) ist das Hubraumvolumen des Kolbens zwischen dem oberen Totpunkt und dem unteren Totpunkt. Dieses Volumen wird in Kubikzentimetern (cm³) angegeben. Für alle Berechnungen des Hubraums wird die Zahl „pi“ mit 3,1416 angenommen.

Berechnung des Zylinderhubraums:

$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$, mit d = Bohrung, l = Hub und n = Anzahl der Zylinder.

2.4.2 Kanäle oder Durchlässe

Zylindrische oder zylindrisch-konische Elemente, die den Durchgang von Gasen ermöglichen, unabhängig von der Länge oder der Position dieser Elemente.

Die Anzahl der Kanäle oder Durchlässe ist die größere Anzahl der zylindrischen oder zylindrisch-konischen Elemente, die Gase vom Pumpengehäuse zur Oberseite des Kolbens leiten, sowie der Elemente, die Gase von der Außenseite des Zylinders zu den Einlasskanälen oder von den Auslasskanälen zur Außenseite des Zylinders leiten.

2.4.3 Einlass- oder Auslasskanal

Schnittpunkt zwischen der Zylinderperipherie und dem Einlass- oder Auslasskanal. Dieser Kanal wird durch die Bewegung des Kolbens geöffnet oder geschlossen.

2.4.4 Power-Valve

Jedes System, das in der Lage ist, die normale Auslasssteuerzeiten oder den normalen Abgasstrom an einem beliebigen Punkt zwischen dem Kolben und dem Auspuffauslass bei laufendem Motor zu verändern.

2.4.5 Dekompressionsventil

Passives mechanisches System, dessen einziger Zweck darin besteht, die Motorkompression während der Startphase zu begrenzen; nach Ende der Startphase muss das Ventil schließen. Es muss in dieser Stellung und inaktiv bleiben, wenn sich das Kart auf der Strecke befindet und der Motor läuft. Unter keinen Umständen und zu keinem Zeitpunkt darf dieses System das Volumen des Verbrennungsraums des Motors unter den zulässigen Mindestwert reduzieren.

2.4.6 Kühler

Spezieller Wärmetauscher, der zur Kühlung von Flüssigkeit mit Luft dient.

2.3 Châssis

La structure globale d'un kart comprend les composants mécaniques et la carrosserie. Elle inclut toute pièce qui est interdépendante de cette structure globale.

2.3.1 Cadre de châssis

Le support principal du kart est fait d'un seul tenant (soudé) et sert de base de connexion pour les pièces principales et auxiliaires du châssis.

2.3.2 Roue

Définie par la jante avec un pneu monté.

2.3.3 Largeur de voie

La largeur de voie est définie par la distance entre les deux plans extérieurs de chaque roue sur un même axe.

2.4 Moteur**2.4.1 Cylindrée**

Déterminée par l'alésage et la course du cylindre du moteur. Le volume (V) est le volume balayé du piston entre le point mort haut et le point mort bas. Ce volume est spécifié en centimètres cubes (cm³).

Pour tous les calculs de cylindrée, le nombre "pi" est considéré comme étant 3,1416.

Calcul de la cylindrée :

$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$, avec d = alésage, l = course et n = nombre de cylindres.

2.4.2 Canaux ou conduits

Éléments cylindriques ou cylindro-coniques permettant le passage des gaz, quelle que soit la longueur ou la position de ces éléments.

Le nombre de canaux ou conduits est la quantité totale d'éléments cylindriques ou cylindro-coniques qui transmettent les gaz du corps de la pompe au sommet du piston, ainsi que les éléments transmettant les gaz de l'extérieur du cylindre aux orifices d'entrée, ou des orifices d'échappement à l'extérieur du cylindre.

2.4.3 Orifice d'admission ou d'échappement

Intersection entre la périphérie du cylindre et le conduit d'admission ou d'échappement. Cet orifice est ouvert ou fermé par le passage du piston.

2.4.4 Soupape de puissance

Tout système capable de modifier le calage normal de l'orifice d'échappement ou le flux normal des gaz d'échappement, en tous points entre le piston et la sortie finale de l'échappement, lorsque le moteur tourne.

2.4.5 Valve de décompression

Système mécanique passif ayant pour seul but de limiter la compression du moteur dans la phase de démarrage ; une fois celle-ci terminée, la valve doit se fermer. Elle doit rester immobile et inactive lorsque le kart est en piste, moteur allumé. En aucun cas et à aucun moment ce système ne doit réduire le volume de la chambre de combustion du moteur en dessous de la valeur minimum autorisée.

2.4.6 Radiateur

Échangeur de chaleur dédié servant à refroidir un liquide avec de l'air.

2.5 Bauteile und Materialien**2.5.1 Mechanisches Bauteil**

Jedes Bauteil, das für den Antrieb, die Lenkung oder die Bremsen erforderlich ist, sowie jedes bewegliche oder nicht bewegliche Zubehörteil, das für den normalen Betrieb erforderlich ist.

2.5.2 Original- oder Serienteil

Jedes Teil, das vom Hersteller der ursprünglich am Kart oder Motor montierten Ausrüstung hergestellt wurde.

2.5.3 Verbundwerkstoff

Material, das sich aus mehreren unterschiedlichen Komponenten zusammensetzt und in der Kombination Eigenschaften aufweist, die keine der einzelnen Komponenten besitzt.

2.6 Datenverarbeitung**2.6.1 Aufzeichnung oder Erfassung**

Jedes in einem Kart installierte System (mit oder ohne Speicher), das es dem Fahrer ermöglicht, Daten zu lesen, anzuzeigen, zu erhalten oder zu übertragen.

2.6.2 Telemetrie

Übertragung von Daten zwischen einem Kart und einer anderen Einheit.

2.6.3 Kommunikation

Jedes Kommunikationssystem (z. B. Funkgerät, Mobiltelefon usw.) über Funk, das zur Übertragung von Daten oder Sprachdaten zwischen einem Fahrer auf der Strecke und einer anderen Einheit oder Person verwendet wird.

2.6.4 Signalgebung

Daten, die dem Fahrer auf optischem oder akustischem Wege mitgeteilt werden.

2.7 Messungen**2.7.1 Maximum**

Höchster Grenzwert ohne Toleranz.

2.7.2 Minimum

Niedrigster Grenzwert ohne Toleranz.

2.7.3 Maßsystem

Die Maßeinheiten (einschließlich abgeleiteter Einheiten) sind die des Internationalen Systems: Länge in Metern (m), Masse in Kilogramm (kg), Zeit in Sekunden (s), Temperatur in Grad Celsius (°C), Winkel in Grad (°) und Geräuschpegel in Dezibel (dB).

2.8 Ausrichtung

Alle Hinweise auf die Ausrichtung des Fahrgestells, der Karosserie, des Motors usw. beziehen sich auf die Vorwärtsfahrtrichtung des Karts.

2.9 Fahrhilfen

Fahrhilfen sind Technologien oder Maßnahmen, die den Fahrer beim Fahren unterstützen sollen.

2.5 Composants et matériaux**2.5.1 Composant mécanique**

Tout composant nécessaire à la propulsion, à la direction ou au freinage, ainsi que tout accessoire, mobile ou non, nécessaire à leur fonctionnement normal.

2.5.2 Pièce d'origine ou de série

Toute pièce produite par le fabricant de l'équipement monté à l'origine sur le kart ou le moteur.

2.5.3 Composite

Matériau constitué de plusieurs composants distincts qui, une fois combinés, offrent des propriétés qu'aucun des composants individuels ne possède.

2.6 Traitement de données**2.6.1 Enregistrement ou acquisition**

Tout système (avec ou sans mémoire) installé sur un kart, permettant au pilote de lire, indiquer, obtenir ou transmettre des données.

2.6.2 Télémétrie

Transmission de données entre un kart et une autre entité.

2.6.3 Communication

Tout système de communication (par exemple radio, téléphone mobile, etc.) radio utilisé pour transmettre des données ou des données vocales entre un pilote sur la piste et une autre entité ou personne.

2.6.4 Signalisation

Données fournies à un pilote par des moyens optiques ou acoustiques.

2.7 Mesures**2.7.1 Maximum**

Limite supérieure sans tolérance.

2.7.2 Minimum

Limite inférieure sans tolérance.

2.7.3 Système de mesure

Les unités de mesure (y compris les unités dérivées) sont celles du Système International : longueur en mètres (m), masse en kilogrammes (kg), temps en secondes (s), température en degrés Celsius (°C), angle en degrés (°) et niveau de bruit en décibels (dB).

2.8 Orientation

Toutes les références à l'orientation du châssis, de la carrosserie, du moteur, etc., sont basées sur le sens de marche avant du kart.

2.9 Aides à la conduite

Les aides à la conduite sont des technologies ou des mesures destinées à assister le pilote dans sa conduite.

3. ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN**3.1 Allgemeine Gültigkeit**

Das TR hat für alle Kategorien und Klassen Gültigkeit. Das Kart und alle daran vorgenommenen Änderungen müssen den hier aufgeführten Definitionen und dem TR und/oder den spezifischen Bestimmungen der Kategorie, in der das Kart eingesetzt wird, entsprechen.

Alles, was nicht durch das TR erlaubt ist, ist verboten.

3.2 Änderungen

Jede Änderung ist verboten, wenn sie nicht ausdrücklich durch das TR erlaubt ist oder von der CIK-FIA aus Sicherheitsgründen beschlossen wurde.

Änderungen beziehen sich auf jede Maßnahme, die geeignet ist, das ursprüngliche Erscheinungsbild, die Abmessungen, die Zeichnungen oder die Fotos eines im HB beschriebenen homologierten Originalteils oder eines anderen im TR festgelegten Teils zu verändern.

Jeder Einbau oder jede Änderung, die zu einer Veränderung eines vorgeschriebenen Maßes führt oder deren Überprüfung behindert, wird als Betrug angesehen und ist daher nicht zulässig.

3.3 Hinzufügung von Material oder Teilen

Die Wiederverwendung von entferntem Material ist nicht erlaubt. Die Wiederherstellung der Fahrgestell-Rahmengometrie nach einem Unfall ist durch das Hinzufügen von, für die Reparatur erforderlichen Materialien, erlaubt (zusätzliches Metall für die Schweißung usw.).

Die Reparatur verschlissener oder beschädigter Teile durch Hinzufügung oder Anbringung von Materialien ist nicht erlaubt, sofern im TR nichts anderes angegeben ist.

3.4 Verantwortlichkeit

Es liegt in der Verantwortung eines jeden Fahrers/Bewerbers, den Technischen Kommissaren und den Sportkommissaren der Veranstaltung gegenüber nachzuweisen, dass sein Kart dem SR des Wettbewerbs und dem TR entspricht.

3.5 Technische Abnahme

Bei der technischen Abnahme wird das gesamte zulässige Material gemäß SR der Veranstaltung gekennzeichnet und registriert. Das Chassis muss vollständig montiert präsentiert werden, mit zusammengebautem Chassis, Karosserie und zusätzlichen Komponenten.

Die Motoren werden im Bereich der unteren Ölwanne und an den Zylindern gekennzeichnet.

Die Bewerber müssen das entsprechende HB oder GF für jedes verwendete Material, das homologiert oder genehmigt wurde, vorweisen können.

Bei FIA Kart-Meisterschaften, -Pokalen und -Trophäen findet die technische Abnahme vor dem offiziellen freien Training statt.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

3.5.a Registrierung + technischer Fahrzeugpass unter der Verantwortung des Fahrers oder des Bewerbers. Das Material muss sauber und fettfrei präsentiert werden und alte Kleber müssen entfernt werden.

3.6 Masse

Die für jede Klasse angegebenen Massen sind Mindestwerte. Es muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung möglich sein, sie zu überprüfen. Der Fahrer muss in Rennausrüstung vollständig ausgerüstet sein (mit Helm, Handschuhen und Schuhen).

3. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES**3.1 Agrément général**

Le RT s'applique à toutes les catégories et classes. Le kart et toute modification apportée à celui-ci doivent être conformes aux présentes définitions, au RT et/ou au règlement particulier de la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

Tout ce qui n'est pas autorisé par le RT est interdit.

3.2 Modifications

Toute modification est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par le RT ou décidée par la CIK-FIA pour des raisons de sécurité.

Par modification, on entend toute opération susceptible de changer l'aspect initial, les dimensions, les dessins ou les photographies d'une pièce originale homologuée décrite dans la FH ou de toute autre pièce réglementée par le RT.

Tout montage ou modification ayant pour effet d'altérer une dimension réglementaire ou d'enlever son contrôle est présumé frauduleux et n'est donc pas autorisé.

3.3 Ajout de matériau ou de pièces

La réutilisation de matériaux enlevés n'est pas autorisée. La reconstruction de la géométrie du cadre de châssis à la suite d'un accident est autorisée par l'ajout des matériaux nécessaires à la réparation (métal supplémentaire pour la soudure, etc.).

La réparation de pièces usées ou endommagées par l'ajout ou la fixation de matériaux n'est pas autorisée, sauf indication contraire dans le RT.

3.4 Responsabilité

Il est du devoir de chaque pilote/concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que son kart est conforme au RS de la compétition et au RT.

3.5 Contrôle technique

Lors du contrôle technique, tout le matériel autorisé par le RS de l'épreuve est marqué et enregistré.

Le châssis doit être présenté dans sa configuration complète, avec le châssis assemblé, la carrosserie et les composants supplémentaires.

Les moteurs sont marqués au niveau du carter inférieur et des cylindres.

Les concurrents doivent être en mesure de présenter la FH ou la FTA correspondant à tout matériel utilisé qui a été homologué ou agréé.

Pour les Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting, le contrôle technique a lieu avant les essais libres officiels.

Prescriptions ASS

3.5.a Enregistrement + passeport technique sous la responsabilité du pilote ou du concurrent. Le matériel devra être présenté propre, dégraissé et les anciens stickers retirés.

3.6 Masse

Les masses pour chaque classe sont des valeurs minimums. Il doit être possible de les vérifier à tout moment pendant une épreuve. Le pilote doit être entièrement équipé pour les conditions de course (avec casque, gants et chaussures montantes).

Die auf der Waage abgelesene Masse gilt unabhängig von deren Genauigkeit als offiziell.

Jeder bei einer Stichprobenartigen Überprüfung oder nach einem Rennen festgestellter Verstoß führt zum Ausschluss des Fahrers von dem betreffenden Qualifikationstraining, Lauf oder Rennen.

3.7 Startnummern und Nummernschilder

Die Startnummern müssen schwarz sein, in der Schriftart Arial auf gelbem Grund.

Bei Kurzstrecken müssen sie mindestens 15 cm hoch sein und eine Strichstärke von 2 cm haben.

Bei Langstrecken müssen sie mindestens 20 cm hoch sein und eine Strichstärke von 3 cm haben.

Die Startnummern müssen von einem gelben Hintergrund von mindestens 1 cm umrandet sein.

Sie müssen vor der Technischen Abnahme auf der Frontverkleidung, dem Heckfahrerschutz oder dem hinteren Nummernschild sowie auf beiden Seiten im hinteren Bereich der Karosserie angebracht werden.

Der Fahrer ist dafür verantwortlich, dass die vorgeschriebenen Nummern für die Teilnehmer und Offiziellen gut sichtbar sind.

Die Nummernschilder müssen aus flexiblem, undurchsichtigem Kunststoff bestehen und jederzeit sichtbar sein. Sie müssen so angebracht sein, dass sie nicht entfernt werden können.

In der Gruppe 4 muss das hinten am Kart angebrachte Nummernschild flach sein und abgerundete Ecken haben (Durchmesser der abgerundeten Ecken 15 bis 25 mm) mit einer Seitenlänge von 220 mm.

Es kann aus Polyester hergestellt sein. Die Startnummer kann auf dem hinteren Kühler aufgedruckt sein.

Bei FIA-Kart-Meisterschaften, -Pokalen und -Trophäen müssen der Name des Fahrers und die Flagge seiner Nationalität vorne an der Seitenverkleidung angebracht sein.

In der Gruppe 4 können sie auf jeder Seite des Frontschildes angebracht werden.

Die Flagge und die Buchstaben des Namens müssen mindestens 3 cm hoch sein.

Bei FIA-Karting-Meisterschaften, -Pokalen und -Trophäen kann die CIK-FIA Werbung auf der Frontplatte und der Frontverkleidung vorschreiben. Bei allen anderen Wettbewerben ist nur die Werbung des Veranstalters erlaubt; in diesem Fall muss der Veranstalter die Aufkleber zur Verfügung stellen. Diese Werbung darf nicht mehr als 5 cm hoch sein und sie darf nur auf dem oberen oder unteren Teil des Nummernschildes angebracht werden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

3.7.a Startnummern für die Schweizer Kart Meisterschaft

Die Startnummern der Kart Kategorien müssen wie folgt sein:

Farbe für alle Kategorien: Gelber Hintergrund mit schwarzer Nummer

Super Mini: ein- bis zweistellige Nummer von Nummer 1 bis 99

X30 Challenge Switzerland: dreistellige Nummer von Nummer 301 bis 399

OK Junior: dreistellige Nummer von Nummer 401 bis 499

OK Senior: dreistellige Nummer von Nummer 501 bis 599

KZ2: dreistellige Nummer von 101 bis 199

KZ2 Master: dreistellige Nummer von 201 bis 299

La masse mesurée à la balance, quelle que soit la précision de celle-ci, est considérée comme officielle.

Toute infraction constatée lors d'un contrôle aléatoire ou après une course entraîne l'exclusion du pilote des essais qualificatifs, de la manche ou de la course en question.

3.7 Numéros de compétition et plaques à numéro

Les numéros de compétition doivent être noirs, dans une police Arial sur fond jaune.

Pour les circuits courts, ils doivent avoir une hauteur d'au moins 15 cm et une épaisseur de trait de 2 cm.

Pour les circuits longs, ils doivent avoir une hauteur d'au moins 20 cm et une épaisseur de trait de 3 cm.

Les numéros de compétition doivent être bordés d'un fond jaune d'au moins 1 cm.

Ils doivent être montés avant le contrôle technique, sur le panneau avant, la protection des roues arrière ou la plaque à numéro arrière, et des deux côtés vers l'arrière de la carrosserie.

Le pilote est responsable de veiller à ce que les numéros requis soient clairement visibles pour les Chronomètres et les Officiels.

Les plaques à numéro doivent être en plastique souple opaque et être visibles à tout moment. Elles doivent être fixées de telle sorte qu'elles ne puissent être démontées.

Dans le Groupe 4, la plaque à numéro montée à l'arrière du kart doit être plane et avoir des coins arrondis (diamètre des coins arrondis 15 à 25 mm) avec des côtés de 220 mm.

Elle peut être en polyester. Le numéro de compétition peut être imprimé sur le radiateur arrière.

Dans les Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting, le nom du pilote ainsi que le drapeau de sa nationalité doivent être apposés sur la partie avant de la carrosserie latérale.

En Groupe 4, ils peuvent être apposés de chaque côté de la bulle.

Le drapeau et les lettres du nom doivent avoir une hauteur d'au moins 3 cm.

Pour les Championnats, Trophées et Coupes FIA Karting, la CIK-FIA peut exiger une publicité sur le panneau avant et le carénage avant. Pour toutes les autres compétitions, seule la publicité de l'organisateur est autorisée; dans ce cas, l'organisateur doit fournir les autocollants. Cette publicité ne doit pas dépasser 5 cm de hauteur et ne peut être apposée que sur la partie supérieure ou inférieure de la plaque à numéro.

Prescription générales ASS

3.7.a Numéros de compétitions du Championnat Suisse Karting

Les numéros de départ des catégories de karts doivent être comme suivantes:

Couleur pour toutes les catégories: Couleur de fond jaune avec numéro noir.

Super Mini: numéro à un ou deux chiffres de 1 jusqu'au 99

X30 Challenge Switzerland: numéro à trois chiffres de 301 jusqu'au 399

OK Junior: numéro à trois chiffres de 401 jusqu'au 499

OK Senior: numéro à trois chiffres de 501 jusqu'au 599

KZ2: numéro à trois chiffres de 101 à 199

KZ2 Master: numéro à trois chiffres de 201 à 299

3.8 Datenerfassung (Data logging)

Die Datenaufzeichnung ist erlaubt, muss aber der Kategorie entsprechen, für die das Kart gemeldet ist.

Alle nicht zugelassenen Sensoren müssen während der offiziellen Veranstaltung entfernt werden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

3.8.a Datenerfassung

Das System, mit oder ohne Speicher, welches die Erfassung der Parameter: Motordrehzahl (durch Abgriff der Induktionsspannung am Hochspannungs-Zündkabel, oder bei OK und OK Junior, durch Rechtecksignal, 12V für jeden Zündfunken, kommend von der homologierten CDI Box), zwei Temperaturen, Radgeschwindigkeit (für 1 Rad), Beschleunigung für X und Y-Achse, GPS-Daten sowie die Rundenzeit zulässt.

In der KZ2 ist die Verwendung eines Temperatursensors im Auslasskrümmer freigestellt, jedoch dürfen hierdurch weder der homologierte Auspuff noch die Abmessungen des vorgegebenen Auslasskrümmers geändert werden.

In der OK und der OK Junior darf ein Abgastemperatursensor nur an dem in der Skizze Nr. 21 (OK) und der Skizze Nr. 23 (OK Junior) vorgesehenen Ort angebracht werden. Alle nicht zugelassenen Datenerfassungssysteme müssen während der offiziellen Veranstaltung entfernt werden.

3.8.b In den Kategorien Super Mini und X30 Challenge Switzerland, ist der Abgastemperatursensor erlaubt.

3.9 Telemetrie

Ein Telemetriesystem über Bluetooth oder Wi-Fi ist für die Übertragung von Daten vom Aufzeichnungsgerät zu einem Computer zulässig, sofern es in das Aufzeichnungsgerät integriert ist. Die Datenübertragung ist nur zulässig, wenn der Motor nicht läuft.

3.10 Batterie

Es sind nur versiegelte, auslaufsichere und wartungsfreie Batterien zulässig.

Die vom Hersteller vorgeschriebenen Bedienungshinweise müssen beachtet werden. Das Vorhandensein der „CE“- und -Kennzeichnung auf Lithiumbatterien ist zu überprüfen.

3.11 Transponder

Es darf nur der Transponder verwendet werden, der vom Veranstalter der Serie oder des Wettbewerbs zur Verfügung gestellt wird. Der Transponder muss an der Rückseite des Sitzes, so senkrecht wie möglich mit der Antenne zum Boden gerichtet und in der niedrigsten möglichen Position angebracht werden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

3.11.a Transponder

Zwischen dem Transponder und der Erfassungsschleife dürfen weder Metall noch Kohlenfasern 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.

3.8 Enregistrement de données

L'enregistrement de données est autorisé, mais il doit se faire en fonction de la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

Tous les capteurs qui ne sont pas autorisés doivent être retirés pendant l'épreuve officielle.

Prescriptions générales ASS

3.8.a Acquisition de données

Ce système, à mémoire ou non, peut seulement permettre la lecture : du régime moteur (par induction sur le câble HT de bougie, ou en OK et OK Junior, par signal de type carré, 12V pour chaque explosion, provenant du boîtier d'allumage homologué), de deux indications de température, d'une vitesse de roue, d'un accéléromètre X/Y, de données GPS, et du temps au tour.

En KZ2 l'utilisation d'un capteur de température dans le collecteur d'échappement est libre, mais sans modification de l'échappement homologué ni des dimensions réglementées du collecteur.

En OK et OK Junior un capteur de température d'échappement peut être monté uniquement à l'emplacement indiqué au Dessin n° 21 (OK) et au Dessin n° 23 (OK Junior). Tous les capteurs non autorisés doivent être retirés pendant l'épreuve officielle.

3.8.b Pour les catégories Super Mini et X30 Challenge Switzerland, la sonde de température d'échappement est autorisée.

3.9 Télémétrie

Un système de télémétrie par Bluetooth ou Wi-Fi est autorisé pour le transfert de données de l'enregistreur à un ordinateur, à condition que ce système soit intégré à l'enregistreur. Le transfert de données n'est autorisé que lorsque le moteur ne tourne pas.

3.10 Batterie

Seules les batteries scellées, étanches et sans entretien sont autorisées.

Les instructions d'utilisation prescrites par le fabricant doivent être respectées. La présence des marquages «CE» et pour les batteries au lithium doit être vérifiée.

3.11 Transpondeur

Seul le transpondeur fourni par l'organisateur de la série ou de la compétition doit être utilisé. Le transpondeur doit être placé au dos du siège, le plus verticalement possible avec l'antenne orientée vers le sol et dans la position la plus basse possible.

Prescription générales ASS

3.11.a Transpondeur

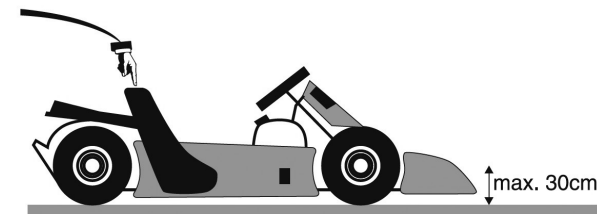
Aucune pièce métallique ou en fibre de carbone ne doit se trouver entre le transpondeur et le sol.

Chaque pilote est seul responsable du montage correct du porte-transpondeur ainsi que du montage adéquat du transpondeur. Le transpondeur doit être fixé au siège à une hauteur maximum de 30 cm par rapport au sol.

Fahrer, welche den Transponder nicht montiert haben oder während der Fahrt verlieren werden ohne Zeit am Ende des Feldes gewertet. Dies gilt ebenfalls, wenn der Fahrer manuell durch die Zeitmessung erfasst wurde. Nur die Rundenzeiten der offiziellen Zeitmessung werden berücksichtigt. Jeder Fahrer ist dafür verantwortlich, dass nach jedem Renntag sein Transponder der Zeitmessung zurückgebracht wird. Nach Beendigung des Finallaufes ist der Transponder zu demontieren und mit den Splinten im Sitz zu deponieren (im Parc Fermé).

Les pilotes qui n'ont pas monté leur transpondeur ou qui l'ont perdu en route seront classés sans temps à la fin du peloton. Ceci est également valable lorsque le pilote a été enregistré manuellement par le chronométrage. Seuls les temps du chronométrage officiel sont pris en considération.

Chaque pilote est également responsable de rapporter son transpondeur au chronométrage à la fin de chaque journée de course. A la fin de la finale, le transpondeur doit être démonté et placé avec la goupille dans le siège (au parc fermé).

**3.12 Verbindung zwischen Kart und Fahrer**

Jegliche Verbindung, mechanisch durch Kabel oder Rohre oder elektronisch, zwischen einem Kart (oder einem darauf montierten System) und seinem Fahrer ist nicht erlaubt.

3.13 Fahrhilfen

Sofern nicht vom RT genehmigt, sind Fahrhilfen in jeglicher Form (mechanisch oder elektronisch) nicht erlaubt.

3.14 Kommunikation

Jedes Kommunikationssystem zwischen einem Fahrer auf der Strecke und einer anderen Einheit oder Person ist verboten.

3.12 Connexion entre kart et pilote

Toute connexion, mécanique par câble ou tube ou électronique, entre un kart (ou un système monté sur celui-ci) et son pilote n'est pas autorisée.

3.13 Aides à la conduite

Sauf autorisation du RT, les aides à la conduite sous quelque forme que ce soit (mécanique ou électronique) ne sont pas autorisées.

3.14 Communication

Tout système de communication entre un pilote sur la piste et une autre entité ou personne est interdit.

4. ALLGEMEINE CHASSIS-BESTIMMUNGEN**4.1 Chassis**

Das Chassis setzt sich zusammen aus dem Chassis-Rahmen und seinen Haupt- und Zubehörteilen.

4.1.1 Chassis-Rahmen

Der Chassis-Rahmen ist der tragende Bauteil des Karts. Er dient als Verbindung der Hauptteile des Chassis und nimmt die Zubehörteile des Chassis auf.

Er muss so beschaffen sein, dass er die bei der Bewegung des Karts auftretenden Kräfte aufnehmen kann.

Die Flexibilität und Federung des Rahmens ergeben sich aus den elastischen Eigenschaften der Rohrkonstruktion und des Materials.

Der Chassis-Rahmen besteht aus Stahlrohren mit einem zylindrischen Querschnitt. Er umfasst die Vorder- und Hinterachsträger und ist in einem Stück geschweißt, so dass er nicht demontiert werden kann.

4.1.2 Werkstoff des Chassis-Rahmens

Der als Werkstoff für den Chassis-Rahmen verwendete Baustahl oder die Baustahllegierung muss den Klassifizierungen nach ISO 4948 und den Bezeichnungen nach ISO 4949 entsprechen. Nur Stahllegierungen mit mindestens einem Legierungselement mit einem Massenanteil von $\leq 5\%$ sind zulässig. Der Stahl muss den Haftungstest bestehen: Ein nach Anhang 4 definierter Kontrollmagnet mit axialem Magnetfeld muss an der Oberfläche der Rohre des Chassis-Rahmens haften bleiben. Vor diesem Test muss die Kontaktfläche mit einem Schleifmittel frei von jeglicher Oberflächenbehandlung gemacht werden. Aufgrund einer Entscheidung der Technischen Kommissare oder des ASN oder nach einem Protest kann auch eine chemische Analyse auf Basis einer Fluoreszenzanalyse durchgeführt werden. Deren Ergebnisse haben Vorrang vor denen der Haftungsprüfung.

4.1.3 Änderungen

Der Chassis-Rahmen darf innerhalb der im HB und im TR beschriebenen Abmessungen verändert werden.

4.1.4 Identifikation

Eine Kennzeichnungsplakette muss an einem der Hauptrohre des Fahrgestells angebracht sein. Es muss deutlich sichtbar und ständig lesbar sein.

4.1.5 Aufzeichnungsgerät für Aufpralldaten (IDR)**Allgemeine ASS-Bestimmungen**

4.1.5.a Nicht zugelassen für die Schweizer Meisterschaft. Siehe Anhang 12 CH 2026.

CIK-Bestimmungen:

Ab dem 01.01.2026 ist die Installation eines Aufzeichnungsgeräts für Aufpralldaten (IDR) in allen FIA-Kart-Meisterschaften, -Cups und -Trophäen obligatorisch.

Ab dem 01.01.2026 wird empfohlen, einen IDR in allen internationalen Kart-Wettbewerben zu installieren.

Ab dem 01.01.2027 ist die Installation eines IDR in allen internationalen Kart-Wettbewerben obligatorisch.

Der IDR muss jederzeit funktionsfähig sein. Die vom IDR aufgezeichneten Daten müssen der FIA oder der ASN auf Anfrage jederzeit zur Verfügung gestellt werden. Die Eigentumsrechte an allen, vom IDR aufgezeichneten, Daten werden auf Dauer an die FIA und/oder die ASN übertragen. Das IDR muss gemäss der Technischen Liste (LT) Nr. 113 gekauft

4. RÈGLEMENT GÉNÉRAL DU CHÂSSIS**4.1 Châssis**

Le châssis est composé du cadre de châssis et de ses pièces principales et auxiliaires.

4.1.1 Cadre de châssis

Le cadre de châssis est la principale pièce de support du kart. Il sert de base aux pièces principales du châssis et incorpore les pièces auxiliaires du châssis.

Il doit être fabriqué de manière à absorber les forces produites lorsque le kart est en mouvement.

La flexibilité et la suspension du cadre résultent des propriétés élastiques de la construction tubulaire et du matériau.

Le cadre de châssis est constitué de tubes d'acier à section cylindrique. Il comprend les supports d'arbre avant et arrière et est soudé d'un seul tenant pour ne pas être démontable.

4.1.2 Matériau du cadre de châssis

L'acier de construction ou l'alliage d'acier utilisé comme matériau du cadre de châssis doit répondre aux classifications ISO 4948 et aux désignations ISO 4949.

Seuls sont autorisés les aciers alliés ayant au moins un élément d'alliage dont la teneur massique est $\leq 5\%$.

L'acier doit pouvoir passer le test de force de contact : un aimant de contrôle, défini selon l'Annexe 4, avec un champ magnétique axial, doit rester collé à la surface des tubes du cadre de châssis. Avant ce test, la surface de contact doit être débarrassée à l'aide d'un abrasif de tout traitement de finition. Sur décision des Commissaires Techniques ou de l'ASN, ou à la suite d'une réclamation, une analyse chimique par fluorescence peut également être effectuée. Ses résultats prévalent sur ceux du test de force de contact.

4.1.3 Modifications

Le cadre de châssis peut être modifié dans les limites des dimensions décrites dans la FH et le RT.

4.1.4 Identification

Une plaque d'identification doit être placée sur l'un des tubes principaux du châssis. Elle doit être clairement visible et lisible en permanence.

4.1.5 Enregistreur de données d'impact (IDR)**Préscription générales ASS**

4.1.5.a Non autorisé pour le Championnat Suisse. Voir Annexe 12 CH 2026.

Préscription CIK:

À compter du 01.01.2026, l'installation d'un enregistreur de données d'impact (IDR) sera obligatoire dans tous les Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting.

À compter du 01.01.2026, il est recommandé d'installer un IDR dans toutes les autres compétitions Internationales de Karting.

À compter du 01.01.2027, l'installation d'un IDR sera obligatoire dans toutes les compétitions Internationales de Karting.

L'IDR doit être en permanence en état de fonctionnement. À tout moment, les données enregistrées par l'IDR doivent être mises à la disposition de la FIA ou de l'ASN sur demande. Les droits de propriété de toutes les données enregistrées par l'IDR sont cédés à la FIA et/ou à l'ASN à perpétuité.

und installiert werden. Das IDR muss auf einer austauschbaren Platte gelagert werden. Die Platte muss horizontal und mechanisch am Chassis befestigt werden, und zwar auf der rechten Seite des Sitzes unter dem Ansaugschalldämpfer. Der QR-Code des IDR muss jederzeit zugänglich und sichtbar sein. Das IDR muss jederzeit so positioniert werden, dass der Pfeil nach vorne zeigt, parallel zur Längsachse.

4.2 Châssis-Teile und Komponente**4.2.1 Chassis-Hauptteile**

Die Chassis-Hauptteile übertragen die durch die Strecke auftretenden Kräfte über die Reifen auf den Chassis-Rahmen. Sie umfassen:

- die Räder mit Naben;
- die Hinterachse;
- der Achsschenkel und
- der Achsschenkelbolzen.

Siehe TZ Nr. 1.0

4.2.2 Anforderungen an die Hauptteile

Die Hauptteile des Chassis müssen fest miteinander oder mit dem Chassis-Rahmen verbunden sein. Eine starre Konstruktion ist zwingend vorgeschrieben: Gelenke oder flexiblen Verbindungen sind nicht erlaubt.

Gelenkige Verbindungen sind nur für den Achsschenkel (über den Achsschenkelbolzen) und die Lenkung zulässig.

4.2.3 Chassis-Zubehörteile

Zu den Chassis-Zubehörteilen gehören alle Teile, die nicht Teil des Hauptrahmens sind und zum ordnungsgemäßen Funktionieren des Karts beitragen, sofern sie den RT entsprechen. Dazu gehören die an den Rahmen angeschweißten Befestigungen, Verbindungen und Befestigungspunkte für die Lenkung, die Pedale, den Sitz mit vier Sitzstützen, die Stoßstangen, den Kühler, die Bremsen, den Ansaugschalldämpfer, den Motor, den Auspuff und den Auspuffschalldämpfer.

Zu den Hilfsteilen des Fahrgestells gehört auch die innere Verstärkung der Hauptrohre des Fahrgestells (maximale Länge 250 mm) zwischen dem Wellenhalter und dem Motorhalter.

4.2.4 Anforderungen an die jeweiligen Chassis-Zubehörteile
Die Hilfsteile müssen mit dem Chassis verschweißt sein, dürfen sich nicht lösen, wenn das Kart in Bewegung ist, und dürfen keine Gefahr für den Fahrer oder andere Teilnehmer darstellen.

4.2.5 Chassis-Komponenten

Chassis-Komponenten umfassen alle Teile, die am Chassis befestigt sind und zum ordnungsgemäßen Betrieb des Karts beitragen, sofern sie mit der RT übereinstimmen. Dazu gehören Teile wie Gas- und Bremspedal, Pedalsätze, Lenkungshalterung, Stabilisator, zusätzliche Sitzverbreitungen, Kühlerhalterung, Ansaugschalldämpferhalterung, Auspuff- und Auspuffschalldämpferhalterung, Motorhalterung und Chassis-Schutzplatten. Die Chassis-Schutzplatten dürfen nur die Rohre abdecken und können aus Kunststoff oder Verbundmaterial hergestellt werden.

L'IDR doit être acheté et installé conformément à la Liste Technique (LT) n° 113. L'IDR doit être stocké sur une plaque interchangeable. La plaque doit être fixée au châssis horizontalement et mécaniquement, sur le côté droit du siège, sous le silencieux d'admission.

Le code QR de l'IDR doit toujours être accessible et visible. L'IDR doit être positionné de manière à ce que la flèche soit orientée vers l'avant, parallèlement à l'axe longitudinal.

4.2 Pièces et composants du châssis**4.2.1 Pièces principales du châssis**

Les pièces principales du châssis transmettent les forces de la voie au cadre de châssis par l'intermédiaire des pneus. Elles comprennent :

- les roues avec moyeux;
- l'arbre arrière ;
- le porte-fusée ; et
- l'axe-pivot.

Voir DT n° 1.0

4.2.2 Exigences relatives aux pièces principales

Les pièces principales du châssis doivent être solidement fixées les unes aux autres ou au cadre de châssis. Une construction rigide est obligatoire : aucune articulation ou jointure flexible n'est autorisée.

Les connexions articulées ne sont autorisées que pour le porte-fusée (par le pivot d'attelage) et la direction.

4.2.3 Pièces auxiliaires du châssis

Les pièces auxiliaires du châssis comprennent tous les éléments qui ne font pas partie du châssis principal et qui contribuent au bon fonctionnement du kart, sous réserve de respecter le RT. Il s'agit des fixations, connexions et points d'attache soudés au cadre pour la direction, les pédales, le siège avec quatre supports de siège, les pare-chocs, le radiateur, les freins, le silencieux d'admission, le moteur, l'échappement et le silencieux d'échappement.

Les pièces auxiliaires du châssis comprennent également le renforcement intérieur des tubes principaux du châssis (longueur maximum 250 mm) entre le support d'arbre et le support du moteur.

4.2.4 Exigences relatives aux pièces auxiliaires

Les pièces auxiliaires doivent être soudées au châssis, ne pas se détacher lorsque le kart est en mouvement et ne pas présenter de risques pour le pilote ou les autres concurrents.

4.2.5 Composants du châssis

Les composants du châssis comprennent tous les éléments qui sont fixés au châssis et qui contribuent au bon fonctionnement du kart, sous réserve de respecter le RT. Il s'agit de pièces telles que la pédale d'accélérateur et de frein, les kits de pédales, le support de direction, la barre antiroulis, haubans de siège supplémentaire, le support de radiateur, le support de silencieux d'admission, le support de silencieux d'échappement et d'échappement, le support de moteur et les plaques de protection du châssis. Les plaques de protection du châssis ne doivent couvrir que les tubes et peuvent être fabriquées en plastique ou matériau composite.

4.2.6 Anforderungen an Komponenten

Die Komponenten des Chassis müssen sicher befestigt sein, dürfen sich nicht lösen, wenn das Kart in Bewegung ist, und dürfen keine Gefahr für den Fahrer oder andere Teilnehmer darstellen. Flexible Verbindungen sind erlaubt.

4.3 Hinterachse

Der Durchmesser der Hinterachse muss der Kategorie entsprechen, in welcher das Kart eingesetzt wird. In allen Kategorien muss die Hinterachse aus Magnetstahl bestehen.

Jede Hinterachse muss auf der Innen- und Außenseite eine abgerundete Kante oder eine Abschrägung haben, deren maximaler Durchmesser der Dicke der Achse entspricht. Die Abschrägung darf keine scharfen Kanten aufweisen.

In der KZ/KZ2 darf die Hinterachse nur vier Keilnuten haben:

- eine für die linke und eine für die rechte Nabe, eine für die Bremsscheibe und eine für das Ritzel der Hinterachse.

Hinterachsen mit genoppten Keilnuten und ohne Keilnuten sind von der obigen Regelung nicht betroffen.

Die am Chassis verwendete Hinterachse muss nicht vom selben Hersteller stammen wie das Chassis selbst.

Jede Hinterachse muss mit einem herstellereigenen CIK-FIA-Identifikationsaufkleber versehen sein (siehe Anhang 10).

Die Wandstärke der Achse ist abhängig vom Außendurchmesser der Achse. Sie muss in allen Punkten (außer den Keilnuten) den folgenden Kriterien entsprechen:

Max. Außen-Durchmesser (mm)	Min. Wandstärke(mm)
50.0	1.9
49.0	2.0
48.0	2.0
47.0	2.1
46.0	2.2
45.0	2.3
44.0	2.4
43.0	2.5
42.0	2.6
41.0	2.8
40.0	2.9
39.0	3.1
38.0	3.2
37.0	3.4
36.0	3.6
35.0	3.8
34.0	4.0
33.0	4.2
32.0	4.4
31.0	4.7
30.0	4.9
29.0	5.2
>28.0	Total

4.4 Pedale/Pedalsätze

Unabhängig von ihrer Position dürfen die Pedale niemals vorne über das Chassis, einschließlich Stoßfänger, hinausragen.

Das Bremspedal muss sich vor dem Hauptzylinder befinden.

Das Gaspedal muss mit einer Rückholfeder ausgestattet sein. Eine mechanische Verbindung zwischen Gaspedal und Vergaser ist vorgeschrieben.

4.2.6 Exigences des composants

Les pièces composants du châssis doivent être solidement fixées, ne pas se détacher lorsque le kart est en mouvement et ne pas présenter de risques pour le pilote ou les autres concurrents. Les connexions flexibles sont autorisées.

4.3 Arbre arrière

Le diamètre de l'arbre arrière doit être conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé. Dans toutes les catégories, l'arbre arrière doit être en acier magnétique.

Chaque arbre arrière doit présenter, à l'intérieur comme à l'extérieur, un bord arrondi ou un chanfrein dont le diamètre maximum est égal à l'épaisseur de l'arbre. Le chanfrein ne doit pas présenter d'arêtes vives.

En KZ/KZ2, l'arbre arrière ne doit comporter que quatre rainures de clavetage :

- une pour le moyeu gauche et une pour le moyeu droit, une pour le disque de frein et une pour le pignon de l'arbre arrière.

Les arbres arrière avec les clavettes à picots et sans rainures de clavettes ne sont pas concernés par la réglementation ci-dessus.

L'arbre arrière utilisé sur le châssis ne doit pas nécessairement provenir du même fabricant que le châssis lui-même.

Chaque arbre arrière doit porter un autocollant d'identification CIK-FIA propre au fabricant (voir Annexe 10).

L'épaisseur de la paroi de l'arbre est fonction du diamètre extérieur de l'arbre. Elle doit respecter en tous points les critères suivants (à l'exception des clavettes) :

Diamètre extérieur max. (mm)	Épaisseur min. paroi
50.0	1.9
49.0	2.0
48.0	2.0
47.0	2.1
46.0	2.2
45.0	2.3
44.0	2.4
43.0	2.5
42.0	2.6
41.0	2.8
40.0	2.9
39.0	3.1
38.0	3.2
37.0	3.4
36.0	3.6
35.0	3.8
34.0	4.0
33.0	4.2
32.0	4.4
31.0	4.7
30.0	4.9
29.0	5.2
>28.0	Plein

4.4 Pédales/kits de pédales

Quelle que soit leur position, les pédales ne doivent jamais dépasser le châssis, y compris le pare-chocs.

La pédale de frein doit être placée devant le maître-cylindre.

La pédale d'accélérateur doit être équipée d'un ressort de rappel. Une liaison mécanique entre la pédale d'accélérateur et le carburateur est obligatoire.

Pedalsätze zur Verlagerung der Füße des Fahrers dürfen nur verwendet werden, wenn sie vom Chassis-Hersteller geliefert werden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

4.4.a Die technischen Kommissare können ein ähnliches System von einem anderen Hersteller zulassen.

Die CIK-FIA Identifikationskleber sind an der SKM nicht zwingend.

4.5 Lenksystem

Das Lenksystem besteht aus einem Lenkrad, einer Lenknabe, einer Lenksäule, einer Lenksäulenhaltung und zwei mit den Achsschenkeln verbundenen Lenkern. Zwischen dem Lenkrad und der Nabe kann ein Distanzstück verwendet werden.

Obwohl es sich um eine Gelenkverbindung handelt, darf sich das Lenksystem nur dann in einer Achse bewegen, wenn das Kart in Bewegung ist. Alle anderen Achsen sind nur innerhalb ihres normalen mechanischen Spiels zulässig.

Alle Teile müssen fest miteinander verschraubt sein. Die Art der Befestigung muss maximale Sicherheit bieten (Splinte, selbstsichernde Muttern).

4.5.1 Lenkrad

Das Lenkrad muss aus einem durchgehenden Kranz bestehen, der in seiner Grundform keine stumpfen Winkel (180-360 °) aufweist. Das obere und das untere Drittel des Lenkrad-Umfangs können gerade sein oder einen anderen Radius als der Rest des Rades aufweisen. Der Lenkradkranz muss aus einer metallischen Struktur aus Stahl oder Aluminium bestehen. Die Lenkradnabe muss mit mindestens einer Schraube M6 (mindestens Güteklasse 8.8) und einer selbstsichernden Mutter sicher an der Säule befestigt sein.

4.5.2 Lenksäule

Die Lenksäule muss mit einer Halterung und einem Gelenk am Chassis befestigt werden. Sie muss mit einem Sicherungsring für die untere Lagerhalterung und/oder zwei Manschetten zwischen der Säulenhaltung befestigt werden.

Die Lenksäule muss einen Mindestdurchmesser von 18.0 mm und eine Mindestwandstärke von 1,8 mm haben und aus magnetischem Stahl gefertigt sein.

Die Lenksäule und die Achsschenkel müssen nicht vom gleichen Hersteller wie das Chassis selbst sein.

4.5.3 Lenkarme

Die Lenkarme können mit Kugelgelenken an jedem Ende des Arms verstellbar ausgeführt werden. Sie müssen aus Aluminium oder Stahl bestehen und mit selbstsichernden Schrauben und Muttern sicher befestigt sein.

4.5.4 Lenkradvorrichtungen

Keine am Lenkrad angebrachte Vorrichtung (wie z. B. ein Display oder ein Kraftstoffhahn) darf mehr als 20 mm, aus der durch die Vorderseite des Lenkrads definierten Ebene herausragen oder scharfe Kanten haben. Siehe TZ Nr. 1.2

4.6 Boden

Es ist vorgeschrieben, dass ein Boden aus starrem Material vorhanden sein muss, der sich vom mittleren Querträger bis zur Vorderseite des Fahrgestellrahmens erstreckt. Der Boden muss vollständig innerhalb des Umfangs liegen, der von den Hauptrohren, d. h. dem mittleren Querträger, den Längsrohren und der Vorderseite des Fahrgestellrahmens gebildet wird, ohne die Mittelachse der Rohre in der Draufsicht zu überschreiten.

Les kits de pédales permettant de déplacer les pieds du pilote ne peuvent être utilisés que s'ils sont fournis par le fabricant du châssis.

Prescription générales ASS

4.4.a Les commissaires techniques peuvent autoriser un système similaire provenant d'un autre constructeur.

Les autocollants d'identification CIK-FIA sont pas nécessaires pour le CSK.

4.5 Système de direction

Le système de direction se compose d'un volant, d'un moyeu de volant, d'une colonne de direction, d'un support de colonne de direction et de deux bras de direction reliés aux rotules de direction. Une entretoise peut être utilisée entre le volant et le moyeu.

Bien qu'il s'agisse d'une connexion articulée, le système de direction ne doit se déplacer que dans un seul axe lorsque le kart est en mouvement. Tous les autres axes ne sont acceptés que dans leur plage de jeu mécanique normale.

Toutes les pièces doivent être solidement fixées les unes aux autres à l'aide de vis. La méthode de fixation doit offrir une sécurité maximum (goupilles fendues, écrous autobloquants).

4.5.1 Volant

Le volant doit être constitué d'un anneau continu, n'incorporant aucun angle obtus (180-360 °) dans sa forme de base. Les tiers supérieur et inférieur de la circonférence peuvent être droits ou avoir un rayon différent de celui du reste du volant. Les couronnes de volant sont fabriquées avec une structure métallique en acier ou en aluminium.

Le moyeu du volant doit être solidement fixé à la colonne avec au moins une vis M6 (degré de résistance minimum 8,8) et un écrou autobloquant.

4.5.2 Colonne de direction

La colonne de direction doit être montée sur le châssis à l'aide d'un support et d'un joint articulé. Elle doit être fixée avec un système de clip de sécurité pour l'écrou de retenue du palier inférieur et/ou deux colliers entre le support de la colonne. La colonne de direction doit avoir un diamètre minimum de 18.0 mm, une épaisseur minimum de la paroi de 1,8 mm et être en acier magnétique.

La colonne de direction et les articulations ne doivent pas nécessairement provenir du même fabricant que le châssis lui-même.

4.5.3 Bras de direction

Les bras de direction peuvent être réglés à l'aide de joints à rotule à chaque extrémité du bras. Ils doivent être en aluminium ou en acier et être solidement fixés au moyen d'écrous autobloquants et de boulons.

4.5.4 Dispositifs de volant

Aucun dispositif monté sur le volant (tel qu'un affichage ou un robinet de carburant) ne peut dépasser de plus de 20 mm le plan défini par l'avant du volant ou présenter d'arêtes vives. Voir DT n° 1.2

4.6 Plancher

Il est obligatoire de disposer d'un plancher en matériau rigide s'étendant de la traverse centrale à l'avant du cadre de châssis. Le plancher doit s'inscrire entièrement dans le périmètre formé par les tubes principaux, c'est-à-dire la traverse centrale, les tubes longitudinaux et l'avant du cadre de châssis, sans dépasser l'axe central des tubes vus de dessus.

Er muss aus einem einzigen Element bestehen und seine Oberflächen müssen gleichmäßig, fest, steif, undurchdringlich, glatt, rippenfrei und von gleichbleibender Dicke sein. Er muss seitlich von einem Rohr oder einer Kante begrenzt sein, die verhindert, dass die FüÙe des Piloten aus dem Boden rutschen. Der Boden darf perforiert sein, aber die Löcher dürfen einen Durchmesser von 10 mm nicht überschreiten und müssen mindestens das Vierfache ihres Durchmessers auseinander liegen. Darüber hinaus sind zwei Löcher mit einem Durchmesser von höchstens 35 mm für den Zugang zur Lenksäule und/oder zum Schalthebel zulässig. Der Boden darf aus Verbundmaterial hergestellt sein.

4.7 Kraftstoffbehälter

Jeder Behälter, welcher Kraftstoff enthält, der dem Motor zugeführt wird.

Der Kraftstofftank muss fest am Chassis befestigt und so konstruiert sein, dass weder der Behälter selbst noch die Kraftstoffleitungen (die flexibel sein müssen) bei Undichtigkeit während des Wettbewerbs eine Gefahr darstellen. Eine Schnellbefestigung am Chassis wird dringend empfohlen. Der Kraftstoffbehälter darf in keinem Fall so gestaltet sein, dass er als aerodynamische Vorrichtung wirkt.

Er darf den Motor nur unter normalem atmosphärischem Druck versorgen. Das bedeutet, dass, abgesehen von der sich zwischen dem Kraftstofftank und dem Vergaser befindlichen Kraftstoffpumpe, jedes System (mechanisch oder nicht), das den inneren Druck des Kraftstofftanks beeinflussen kann, nicht zulässig ist.

Der Kraftstofftank muss zwingend zwischen den Hauptrohren des Chassis-Rahmens, vor dem Sitz und hinter der Drehachse der Vorderräder angeordnet sein.

4.8 Sitz

Der Fahrersitz muss so beschaffen sein, dass in Kurven oder beim Bremsen eine seitliche oder eine nach vorne gerichtete Bewegung des Fahrers verhindert wird.

Er kann aus Verbundwerkstoff hergestellt sein.

4.8.1 Verstärkungsplatten

Verstärkungsplatten sind erforderlich, um den oberen Teil des Sitzes zu stützen. Sie müssen eine Mindestdicke von 1,5 mm, eine Mindestfläche von 13 cm² und einen Minstdurchmesser von 40 mm haben.

4.8.2 Sitzstreben

Alle Sitzstreben müssen an jedem Ende verschraubt sein. Wenn sie nicht verwendet werden, müssen diese Sitzstreben vom Chassis-Rahmen und vom Sitz entfernt werden.

4.9 Stossfänger

Front- und Seitenstossfänger sind vorgeschrieben. Sie müssen aus einem magnetischen Stahlrundrohr hergestellt sein. Die Stoßfänger müssen mit der Kategorie übereinstimmen, in der das Kart eingesetzt wird. In den Gruppen 1, 2 und 3 müssen sie mit der Karosserie zusammen homologiert sein.

4.10 Karosserie

Die Karosserie besteht aus allen Teilen des Karts, die vom äußeren Luftstrom berührt werden, mit Ausnahme der in den Artikeln 4 und 5 definierten mechanischen Teile, des Kraftstoffbehälters und des Startumringschildes.

Il doit être constitué d'un seul élément et ses surfaces doivent être uniformes, solides, rigides, impénétrables, lisses, sans nervures et d'épaisseur constante.

Il doit être bordé latéralement par un tube ou un rebord empêchant les pieds du pilote de glisser hors du plancher. Le plancher peut être perforé, mais les trous ne doivent pas avoir un diamètre supérieur à 10 mm et ils doivent être séparés par au moins quatre fois leur diamètre.

En outre, deux trous d'un diamètre maximum de 35 mm sont autorisés pour l'accès à la colonne de direction et/ou au levier de vitesse. Le plancher peut être fabriqué en matériau composite.

4.7 Réservoir de carburant

Tout récipient contenant du carburant qui s'écoule vers le moteur.

Le réservoir de carburant doit être solidement fixé au châssis et être conçu de manière à ce que ni lui, ni les tuyaux de carburant (qui doivent être flexibles) ne présentent de danger de fuite pendant la compétition.

Une fixation rapide au châssis est fortement recommandée. Le réservoir de carburant ne doit en aucun cas être conçu de manière à agir comme un dispositif aérodynamique.

Il doit alimenter le moteur uniquement à la pression atmosphérique normale. Cela signifie qu'à l'exception de la pompe à carburant située entre le réservoir de carburant et le carburateur, tout système (mécanique ou non) pouvant avoir une influence sur la pression interne du réservoir de carburant n'est pas autorisé.

Il est obligatoire de placer le réservoir de carburant entre les tubes principaux du cadre de châssis, devant le siège et derrière l'axe de rotation des roues avant.

4.8 Siège

Le siège du pilote doit être conçu de manière à l'empêcher de se déplacer vers les côtés ou vers l'avant dans les virages ou lors du freinage.

Il peut être fabriqué en matériau composite.

4.8.1 Plaques de renfort

Des plaques de renfort sont nécessaires pour soutenir la partie supérieure du siège. Elles doivent avoir une épaisseur minimum de 1,5 mm, une surface minimum de 13 cm² et un diamètre minimum de 40 mm.

4.8.2 Haubans de siège

Tous les haubans du siège doivent être boulonnés à chaque extrémité. S'ils ne sont pas utilisés, ces haubans de siège doivent être retirés du cadre de châssis et du siège.

4.9 Pare-chocs

Les **pare-chocs avant et latéraux** sont obligatoires. Ils doivent être constituées de tubes ronds en acier magnétique.

Les pare-chocs doivent être conformes à la catégorie dans laquelle le kart est engagé. Dans les Groupes 1, 2 et 3, ils doivent être homologués avec la carrosserie.

4.10 Carrosserie

La carrosserie est constituée de toutes les pièces du kart qui sont en contact avec l'air, autres que les pièces mécaniques telles que définies aux Articles 4 et 5, le réservoir de carburant et la plaque à numéro.

4.10.1 Karosserieelemente

Die Karosserie muss der Kategorie entsprechen, in der das Kart eingesetzt wird. Je nach Klasse muss sie aus einer Frontverkleidung, einer Frontverkleidungshalterung, einem Frontschild, zwei Seitenverkleidungen und einem hinteren Radschutz/einer hinteren Stoßstange bestehen.

4.10.2 Material

In der Gruppe 4 sind nur Kohlefaser, Glasfaser und Kevlar erlaubt.

Die Karosserie muss tadellos verarbeitet sein, sie darf keinen provisorischen Charakter haben und keine scharfen Kanten aufweisen. **Mit Ausnahme der Radkästen** beträgt der Mindestradius von Winkeln und Ecken 5 mm.

Wenn Kunststoff verwendet wird, darf dieser aufgrund eines Bruchs nicht splintern oder scharfe Kanten bilden. Die Farbe kann beliebig sein.

4.11 Heckauffahrschutz

In den Gruppen 1, 2 und 3 ist die Verwendung eines homologierten Heckauffahrschutzes vorgeschrieben, der der Kategorie entspricht, in der das Kart eingesetzt wird.

Der Heckauffahrschutz muss im Spritzblasverfahren ohne Schaumstofffüllung hergestellt sein und darf kein Sicherheitsrisiko darstellen.

Er darf auf keinen Fall oberhalb der durch die Oberseite der Hinterräder definierten Ebene liegen.

Die Oberfläche des Heckauffahrschutzes muss gleichmäßig und eben sein; der Heckauffahrschutz darf keine Aussparungen oder Öffnungen aufweisen, ausser die, die homologiert sind.

Die Außenkanten der Hinterradabdeckung müssen in einer Farbe gestaltet sein, die sich deutlich von der Farbe des Körpers der Hinterradabdeckung unterscheidet.

Der Heckauffahrschutz muss am homologierten Chassis an mindestens zwei Punkten mit Hilfe von mit dem Schutz homologierten Trägern befestigt werden. Diese Halterungen müssen (möglichst mit einem flexiblen System) an den beiden Hauptrohren des Chassis (unter Beachtung des homologierten Maßes F) angebracht werden.

Diese Halterung, nicht aber der Heckauffahrschutz selbst und die Halterung, an der er befestigt ist, kann mit einem Kabel oder Kabelbindern am Chassis befestigt werden.

Nur der Chassis-Hersteller darf das Chassis für die Montage des Heckauffahrschutzes verändern.

4.11.1 Schutz der Hinterräder mit Radabdeckungen

Allgemeine ASS-Bestimmungen

4.11.1.a Nicht zugelassen für die Schweizer Meisterschaft. Siehe Anhang 13.

CIK-Bestimmungen:

In den Gruppen 1, 2 und 3 der FIA-Kategorien ist die Verwendung eines zugelassenen Schutzes für die Hinterräder mit Radabdeckungen vorgeschrieben, der der Kategorie entspricht, in der das Kart eingesetzt wird. Die Zulassung des Schutzes der Hinterräder mit Radabdeckungen unterliegt dem RH. Der Schutz der Hinterräder mit Radabdeckungen muss aus drei Teilen bestehen: einem hinteren Schutz und zwei hinteren Radabdeckungen. Die hinteren Radabdeckungen müssen spritzgeblasen sein. Der hintere Schutz muss spritzgeblasen ohne Schaumfüllung sein und darf kein Sicherheitsrisiko darstellen.

4.10.1 Éléments de carrosserie

La carrosserie doit être conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé. Selon la classe, elle doit être constituée d'un carénage avant, d'un kit de montage de carénage avant, d'un panneau avant, de deux carrosseries latérales et d'une protection des roues arrière/pare-chocs arrière.

4.10.2 Matériau

Seule la fibre de carbone, la fibre de verre et le Kevlar sont autorisés dans le Groupe 4.

La carrosserie doit être impeccablement finie, ne pas être de nature improvisée et ne pas présenter d'arêtes vives. **A l'exception des boucliers de roue**, le rayon minimum des angles ou des coins est de 5 mm.

Si du plastique est utilisé, il ne doit pas se fendre ni former d'arêtes vives à la suite d'une éventuelle rupture. Il peut être de n'importe quelle couleur.

4.11 Protection des roues arrière

Dans les Groupes 1, 2 et 3, il est obligatoire d'utiliser une protection des roues arrière homologuée conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

La protection des roues arrière doit être réalisée par injection-soufflage, sans remplissage de mousse, et ne doit présenter aucun risque en matière de sécurité.

En aucun cas ne peut-elle être située au-dessus du plan défini par le haut des roues arrière.

La surface de la protection des roues arrière doit être uniforme et lisse; la protection des roues arrière ne doit pas comporter de découpes ou d'ouvertures autres que celles qui sont homologuées.

Les bords extérieurs de la protection des roues arrière doivent être conçus dans une couleur sensiblement différente de celle du corps de la protection des roues arrière.

La protection des roues arrière doit être fixée au châssis homologué par au moins deux points à l'aide de supports homologués avec la protection. Ces supports doivent être montés (éventuellement au moyen d'un système souple) sur les deux tubes principaux du châssis (en respectant la cote F homologuée).

Ce support, mais pas la protection des roues arrière elle-même et le support sur lequel elle est montée, peut être fixé au châssis à l'aide d'un câble ou des ligatures de câbles.

Seul le fabricant du châssis est autorisé à modifier le châssis pour monter la protection des roues arrière.

4.11.1 Protection des roues arrière avec boucliers de roue Préscription générales ASS

4.11.1.a Non autorisé pour le Championnat Suisse. Voir Annexe 13.

Préscription CIK:

Dans les Groupes 1, 2 & 3 des catégories FIA, il est obligatoire d'utiliser une protection des roues arrière homologuée avec boucliers de roue conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé. L'homologation de la protection des roues arrière avec boucliers de roue est soumise au RH. La protection des roues arrière avec boucliers de roue doit être composée de trois parties, une protection arrière et deux boucliers de roue arrière. Les boucliers de roue arrière doivent être moulés par injection. La protection arrière doit être moulée par injection-soufflage sans remplissage de mousse et ne doit présenter aucun risque pour la sécurité.

Die Radabdeckungen müssen am Schutz der Hinterräder befestigt sein. Die Oberfläche des Hinterradschutzes mit Radabdeckungen muss gleichmäßig und glatt sein und darf ausser den genehmigten Ausschnitten und Öffnungen keine weiteren Ausschnitte oder Öffnungen aufweisen. Der Hinterradschutz mit Radabdeckungen muss an mindestens zwei Punkten mit Hilfe von zusammen mit dem Schutz genehmigten Halterungen am genehmigten Fahrgestell befestigt werden. Diese Halterungen müssen (wenn möglich mit einem flexiblen System) an den beiden Hauptrohren des Fahrgestells (unter Einhaltung der zugelassenen Abmessung F) angebracht werden. Diese Halterung, jedoch nicht der Hinterradschutz mit Radschutzblechen oder die Halterung, an der sie befestigt ist, kann mit einem Kabel oder einer Kabelklemme am Fahrgestell befestigt werden. Nur der Hersteller des Fahrgestells ist berechtigt, das Fahrgestell zu verändern, um den Hinterradschutz mit Radabdeckungen zu montieren.

4.12 Bremsen

Die Bremsanlage muss der Kategorie entsprechen, in der das Kart eingesetzt wird.

4.12.1 Funktion

Bremssysteme müssen hydraulisch sein. Die Bremsleitungen müssen eine Ummantelung aus Stahl oder Edelstahl haben.

In Klassen mit Karts ohne Getriebe darf die Bremse nur auf die Hinterachse und somit auf beide Hinterräder gleichzeitig wirken.

Es ist erlaubt, das Gas- und Bremspedal mechanisch mit einem einzigen Kabel und zwei Rollen, als eine Art Sicherheit, zu verbinden, damit die beiden Pedale nicht gleichzeitig betätigt werden können.

Bei Klassen für Karts mit Getriebe muss die Bremse auf die Vorder- und Hinterachse wirken. Die vorderen und hinteren Bremssysteme müssen unabhängig voneinander wirken. Sollte eines der Systeme ausfallen, muss das andere eine einwandfreie Bremswirkung gewährleisten.

4.12.2 Bremsbetätigung

Die Bremsbetätigung, d.h. die Verbindung zwischen dem Pedal und der (den) Pumpe(n), muss aus Sicherheitsgründen doppelt vorhanden sein und immer mit dem HB des Chassis, mit der diese homologiert ist übereinstimmen.

Wenn ein Kabel homologiert ist, muss es einen Mindestdurchmesser von 1,8 mm haben.

4.12.3 Brems scheiben

Brems scheiben aus Stahl, Edelstahl oder Gusseisen sind zulässig. Die Oberfläche der Brems scheiben darf durch Schleifen, Bohren, Nuten verändert werden, jedoch nur durch den Hersteller und unter dessen alleiniger Verantwortung. Geänderte Brems scheiben müssen den in der Homologation beschriebenen Abmessungen entsprechen.

4.12.4 Brems scheiben-Anschlagblock

Für die hintere Brems scheibe (aus Nylon, Kohlefaser, Teflon, Kevlar, Delrin oder einem gleichwertigen Hartplastik) ist in den Gruppen 1, 2 und 3 ein wirksamer Anschlagblock vorgeschrieben, wenn die Brems scheibe unter die Hauptrohre des Chassis-Rahmens, die dem Boden am nächsten sind, reicht oder sich auf gleicher Höhe mit diesen befindet. Dieser Schutz muss seitlich neben der Scheibe, in der Längsachse des Chassis oder unter der Brems scheibe angebracht sein.

Les boucliers de roue doivent être fixés à la protection des roues arrière. La surface de la protection de roue arrière avec boucliers de roue doit être uniforme et lisse ; elle ne doit comporter aucune découpe ou ouverture autre que celles homologuées. La protection de roue arrière avec boucliers de roue doit être fixée au châssis homologué en au moins deux points à l'aide de supports homologués avec la protection. Ces supports doivent être montés (si possible au moyen d'un système flexible) sur les deux tubes principaux du châssis (en respectant la dimension homologuée F). Ce support, mais pas la protection de roue arrière avec boucliers de roue ni le support sur lequel il est monté, peut être fixé au châssis à l'aide d'un câble ou d'un serre-câble. Seul le constructeur du châssis est autorisé à modifier le châssis pour monter la protection de roue arrière avec boucliers de roue.

4.12 Freins

Le système de freinage doit être conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

4.12.1 Fonction

Les systèmes de freinage doivent être hydrauliques. Les conduites de frein doivent être recouvertes d'un revêtement extérieur en acier ou acier inoxydable.

Dans les classes à entraînement direct, le frein doit agir uniquement sur l'arbre arrière et donc sur les deux roues arrière simultanément.

Il est permis de relier mécaniquement la pédale d'accélérateur et de frein à l'aide d'un seul câble et de deux poulies, comme une sorte de sécurité, afin que les deux pédales ne puissent pas être actionnées simultanément.

Dans les classes à boîte de vitesses, le frein doit agir sur les arbres avant et arrière. Les systèmes de commande avant et arrière doivent être indépendants. En cas de défaillance de l'un des systèmes, l'autre doit pouvoir assurer un freinage correct.

4.12.2 Commande des freins

La commande de frein, à savoir la liaison entre la pédale et la ou les pompes, doit être doublée pour des raisons de sécurité et être toujours conforme à la FH du châssis avec lequel elle est homologuée.

Si un câble est homologué, il doit avoir un diamètre minimum de 1,8 mm.

4.12.3 Disques de frein

Les disques de frein en acier, en acier inoxydable ou en fonte sont autorisés.

La surface des disques de frein peut être modifiée par meulage, perçage, rainurage, mais uniquement par le constructeur et sous sa seule responsabilité. Les disques de frein modifiés doivent être conformes aux dimensions décrites dans la FH.

4.12.4 Patin de protection du disque de frein

Un patin de protection efficace du disque de frein arrière (en nylon, fibre de carbone, Teflon, Kevlar, Delrin ou plastique dur équivalent) est obligatoire dans les Groupes 1, 2 et 3 si le disque de frein dépasse ou est au niveau des tubes principaux du châssis les plus proches du sol. Cette protection doit être placée latéralement par rapport au disque, dans l'axe longitudinal du châssis ou sous le disque.

4.12.5 Regenschutz für Brems scheiben und Brems sät tel
Bei nasser Witterung können Brems sät tel und Brems scheiben mit einem professionell ausgeführten Regenschutz versehen werden, die am Achsschenkel befestigt werden.

4.12.6 Kühlung der Bremse

Die hintere Brems scheibe und der Brems sattel dürfen mit einem professionell gefertigten Brems kühl schlauch gekühlt werden. Er muss sicher befestigt sein, darf nicht weiter als bis zum Sitz reichen und nicht unter das Chassis reichen.

4.13 Räder

Ein Rad besteht aus einer Felge, die mit einem luftgefüllten Reifen mit oder ohne Schlauch versehen ist. Ein „Radsatz“ besteht aus zwei Vorder- und zwei Hinterrädern. Nur die Reifen dürfen mit dem Boden in Berührung kommen, wenn der Fahrer im Kart sitzt.

Es dürfen gleichzeitig nur Reifen der gleichen Marke und des gleichen Typs verwendet werden.

Die Räder dürfen nur mit Umgebungsluft aufgepumpt werden. Maximaler Druck bei der Montage: 4,0 bar

Die Befestigung der Räder an den Naben und Achsen muss mit selbstsichernden M8 Schrauben und Muttern erfolgen. Die Räder können ausgewuchtet werden. Die Auswuchtgewichte dürfen ausschließlich an der Felge befestigt werden. Es ist nicht erlaubt, die Räder auf eine höhere Temperatur als die Umgebungstemperatur zu erhitzen oder die Reifen künstlich oder auf andere Weise zu erweichen.

Jedes System oder Ventil zur Anpassung, Begrenzung oder Überwachung des Reifendrucks, während der Reifen in Benutzung ist, ist nicht erlaubt.

4.13.1 Radabmessungen

Gruppen 1 & 2 : 5-Zoll-Rad	vorne	hinten
Maximaler Außendurchmesser	280.0 mm	300.0mm
Maximale Breite	135.0 mm	215.0mm
Gruppe 3 : 5-Zoll-Rad	vorne	hinten
Maximaler Außendurchmesser	260.0 mm	290.0mm
Maximale Breite	120.0 mm	150.0mm
Gruppe 4 : 6-Zoll-Rad	Gesamt	
Maximaler Außendurchmesser	350.0 mm	
Maximale Breite	250.0 mm	

Die oben genannten Zahlen sind die maximalen Radabmessungen, wenn ein passender Reifen auf der Felge montiert ist und der Luftdruck **0,5** bar beträgt.

4.14 Felgen

In den Gruppen 1, 2 und 3 sind nur 5-Zoll-Felgen zugelassen, die der TZ Nr. 1.1 entsprechen.

Durchmesser für die Reifenaufnahme der Felge: 126,2 mm mit einer Toleranz von +0/-1 mm für den Durchmesser.

Breite der Reifenaufnahme: 10.0 mm.

Außendurchmesser für 5-Zoll-Felgen: mindestens 136,2 mm. Radius zur Erleichterung der Auswuchtung des Reifens in seinem Gehäuse: 8 mm.

In Gruppe 4 trägt der Felgendurchmesser 6 Zoll.

4.14.1 Reifenwulstsicherung

In den Gruppen 1 und 2 müssen die Vorder- und Hinterräder eine Form der Reifenwulstsicherung mit mindestens drei Bolzen an der Außenseite der Felge haben.

4.12.5 Protections anti-pluie pour les disques et les étriers
Par temps de pluie, les étriers et les disques peuvent être équipés de protections anti-pluie de fabrication professionnelle, fixées au porte-fusée.

4.12.6 Refroidissement des freins

Le disque et l'étrier de frein arrière peuvent être refroidis à l'aide d'un tube de refroidissement de frein de fabrication professionnelle. Il doit être solidement fixé, ne pas dépasser le siège et ne pas s'étendre sous le châssis.

4.13 Roues

Une roue est constituée d'une jante sur laquelle est monté un pneu, avec ou sans chambre à air. Par « jeu de roues », on entend deux roues avant et deux roues arrière. Seuls les pneus peuvent entrer en contact avec le sol lorsque le pilote est assis dans le kart.

Seuls les pneus de la même marque et du même type sont autorisés en même temps.

Les roues doivent être gonflées uniquement à l'air ambiant. Pression maximum pour le montage : 4,0 bar.

La fixation des roues aux moyeux et aux arbres doit se faire au moyen d'écrous autobloquants et de boulons M8. Les roues peuvent être équilibrées. Les masses d'équilibrage doivent être fixées exclusivement sur les jantes.

Il n'est pas autorisé de chauffer les roues à une température supérieure à la température ambiante ou de ramollir les pneus, que ce soit de manière artificielle ou non.

Tout système ou valve permettant d'ajuster, de limiter ou de contrôler la pression du pneu lorsque la roue est utilisée n'est pas autorisé.

4.13.1 Dimensions des roues

Groupes 1 et 2 : Roue de 5 pouces	Avant	Arrière
Diamètre extérieur maximum	280.0 mm	300.0mm
Largeur maximum	135.0 mm	215.0mm
Groupe 3 : Roue de 5 pouces	Avant	Arrière
Diamètre extérieur maximum	260.0 mm	290.0mm
Largeur maximum	120.0 mm	150.0mm
Groupe 4 : Roue de 6 pouces	Avant et arrière	
Diamètre extérieur maximum	350.0 mm	
Largeur maximum	250.0 mm	

Les valeurs ci-dessus sont les dimensions maximums des roues, avec un pneu adapté monté sur la jante et une pression d'air de **0,5** bar.

4.14 Jantes

Dans les Groupes 1, 2 et 3, seules les jantes de 5 pouces conformes au DT n° 1.1 sont autorisées.

Diamètre de montage du pneu pour la jante : 126,2 mm avec une tolérance de +0/-1 mm pour le diamètre.

Largeur du logement du pneu : 10.0 mm.

Diamètre extérieur pour les jantes de 5 pouces : min. 136,2 mm. Rayon pour faciliter l'équilibre du pneu dans son logement : 8 mm.

Dans le Groupe 4, le diamètre de la jante est de 6 pouces.

4.14.1 Retenue du talon de pneu

Dans les Groupes 1 et 2, les roues avant et arrière doivent être munies d'une forme de retenue du talon de pneu avec au moins trois chevilles dans la partie extérieure de la jante.

In der Gruppe 4 müssen die Vorderräder eine Form der Reifenwulsticherung mit mindestens drei Bolzen an der Außenseite der Felge haben. Die Hinterräder müssen mit einer Reifenwulsticherung mit mindestens drei Bolzen an der Außenseite und an der Innenseite gesichert sein.

4.15 Reifen

CIK-FIA homologierte Reifen sind in allen Kategorien vorgeschrieben.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

4.15.a Reifenzuteilung gemäß den entsprechenden Sonderbestimmungen.

4.16 Ballast

Die Masse eines Karts darf mit einem oder mehreren festen Blöcken, die am Chassis-Rahmen, an einem Chassis-Zubehörteil (außer Stoßfänger) oder am Sitz befestigt sind, angepasst werden. Maximalgewicht eines einzelnen Ballastelementes: 5 kg. Mehrere, an der gleichen Befestigung angebrachte Gewichte gelten als ein einziger Ballast.

Die Ballastgewichte müssen mittels Werkzeugs mit mindestens zwei Bolzen befestigt werden: 0-2,5 kg mit einem Mindestdurchmesser von 6 mm, >2,5-5.0 kg mit einem Mindestdurchmesser von 8 mm.

Ist der Ballast an einem Chassis-Zusatzteil befestigt, müssen alle Bolzen, die das Zusatzteil mit dem Chassis-Rahmen verbinden, den gleichen Mindestdurchmesser haben wie die Bolzen, mit denen der Ballast selbst befestigt wird.

Für die Befestigung des Ballasts am Sitz sind Verstärkungsplatten vorgeschrieben. Diese Platten müssen eine Mindeststärke von 1 mm und einen Mindestdurchmesser von 20 mm haben. In der Gruppe 4 ist die Befestigung des Ballasts am Sitz nicht erlaubt. Der Ballast darf nur an den Hauptrohren des Chassis-Rahmens oder am Bodenblech mit mindestens zwei Schrauben mit einem Mindestdurchmesser von 6 mm befestigt werden.

4.15 Radnabe

Die Radnabe hat ausschließlich die Aufgabe, die Kräfte zwischen Felge und Fahrgestell zu übertragen

Dans le Groupe 4, les roues avant doivent être munies d'une forme de retenue du talon de pneu avec au moins trois chevilles dans la partie extérieure de la jante. Les roues arrière doivent être renforcées par une retenue du talon de pneu avec au moins trois chevilles dans les parties extérieure et intérieure de la jante.

4.15 Pneus

Les pneus homologués CIK-FIA sont obligatoires dans toutes les catégories.

Prescription générales ASS

4.15.a Attribution des pneus selon règlement particulier correspondant.

4.16 Lest

La masse d'un kart peut être ajustée à l'aide d'un ou plusieurs blocs solides fixés au cadre de châssis, à une pièce auxiliaire du châssis (à l'exception des pare-chocs) ou au siège. Masse maximum d'un seul lest : 5 kg. Les lests combinés sur la même fixation comptent comme un seul lest.

Le lest doit être fixé au moyen d'outils par deux boulons : 0-2,5 kg d'un diamètre minimum de 6 mm, >2,5-5.0 kg d'un diamètre minimum de 8 mm.

Si le lest est fixé à une pièce auxiliaire du châssis, tous les boulons reliant la pièce auxiliaire au cadre de châssis doivent avoir le même diamètre minimum que celui utilisé pour fixer le lest lui-même.

Les plaques de renfort sont obligatoires pour la fixation du lest au siège. Ces plaques doivent avoir une épaisseur minimum de 1 mm et un diamètre minimum de 20 mm.

Dans le Groupe 4, la fixation du lest sur le siège n'est pas autorisée. Le lest ne peut être fixé que sur les tubes principaux du cadre de châssis ou sur le plancher, avec au moins deux boulons d'un diamètre minimum de 6 mm.

4.17 Moyeu de roue

Le moyeu de roue a pour seule fonction de permettre le transfert des forces entre la jante et le châssis.

5. ALLGEMEINE MOTORVORSCHRIFTEN

5.1 Motor

Der Motor muss der Kategorie entsprechen, in der das Kart eingesetzt wird.

Unter „Motor“ ist die Antriebseinheit des Karts in rennbereitem Zustand zu verstehen, einschließlich Zylinder, Ölwanne und eventuell Getriebe, Zündsystem, Vergaser, Auspuff und Schalldämpfer.

Einspritzanlagen sind nicht erlaubt. Nur das Zerstäuben von Kraftstoff ist erlaubt.

Der Motor darf nicht mit einem Kompressor oder einem Aufladesystem ausgestattet sein.

Die gesamte für die Verbrennung benötigte Luft darf nur durch den/die Ansaugkanal/e des Ansaugschalldämpfers strömen. Eine andere Ansaugung ist nicht möglich. Darüber hinaus müssen alle in Artikel 5.4 aufgeführten Verbindungen und Teile luftdicht sein.

Wenn die Ansaugkanäle des Ansaugschalldämpfers abgedeckt sind, muss der Motor abgestellt werden.

5.1.1 Änderungen

Der Motor darf entsprechend den in den jeweiligen Kategorien zulässigen Änderungen umgerüstet werden, jedoch nur innerhalb der im TR aufgeführten Abmessungen.

Wenn Änderungen im Inneren des Motors zulässig sind, dürfen sie nur durch Entfernen von Material vorgenommen werden.

5.1.2 Markierung

Kennzeichnungen: Bearbeitete glatte Flächen von 30 x 20 mm für die Anbringung der vorgeschriebenen Identifikationsaufkleber an der Vorderseite des Zylinders und auf der Abdeckung des Membrangehäuses an den Kurbelgehäusehälften.

5.1.3 Montage

Der Motor muss mithilfe einer Motorplatine und zwei Platinenbriden, die mit mindestens M8-Schrauben am Rahmen befestigt werden, an den Rohren des Chassis montiert werden.

5.2 Zylinder

Bei nicht beschichteten Zylindern ist eine Reparatur durch das Hinzufügen von Material, aber nicht von Teilen erlaubt.

Auf Beschluss des Obmanns der Technischen Kommissare oder des Technischen Delegierten kann bei kalter Witterung ein Schutz vor dem Zylinder zugelassen werden.

Dieser Schutz, das aus einem Verbundwerkstoff bestehen kann, muss stabil und sicher befestigt sein.

5.2.1 Zylinderkopf

Das Zündkerzengewinde darf durch einen Gewindeinsatz ersetzt werden.

Abmessungen des Zündkerzengehäuses mit Gewinde: Länge 18,5 mm, Steigung M14 x 1,25 mm.

5.3 Wasserkühlung

Wasser (H₂O) ist das einzig zulässige Kühlmittel. Es ist nur ein Kühlkreislauf für den Motor, den Kühler und die Wasserpumpe zulässig.

5.3.1 Kühler

In den Gruppen 1 und 2:

Die Kühler müssen oberhalb des Chassis-Rahmens in einer Höhe von maximal 500 mm über dem Boden und in einem Bereich zwischen 550 mm und 10 mm vor der Hinterradachse angebracht werden.

5. RÈGLEMENT GÉNÉRAL DU MOTEUR

5.1 Moteur

Le moteur doit être conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

Par «moteur», on entend l'unité de propulsion du kart en ordre de marche, comprenant un cylindre, un carter et éventuellement une boîte de vitesses, un système d'allumage, un ou plusieurs carburateurs, un échappement et un silencieux.

Les systèmes d'injection ne sont pas autorisés. Seule la pulvérisation de carburant est autorisée.

Le moteur ne doit pas comporter de compresseur ou de système de suralimentation.

Tout l'air nécessaire à la combustion doit passer uniquement par le(s) conduit(s) d'admission du silencieux d'admission. Aucune autre aspiration n'est possible. En outre, toutes les connexions et pièces énumérées à l'Article 5.4 doivent être étanches à l'air.

Si les conduits d'admission du silencieux d'admission sont recouverts, le moteur doit s'arrêter.

5.1.1 Modifications

Le moteur peut être modifié selon les modifications autorisées dans les catégories respectives, mais uniquement dans les dimensions indiquées dans le RT.

Si des modifications de l'intérieur du moteur sont autorisées, elles ne peuvent être effectuées que par enlèvement de matériau.

5.1.2 Marquage

Identifications : espaces plats usinés de 30 x 20 mm pour la fixation des autocollants d'identification spécifiés, à l'avant du cylindre et sur le couvercle de boîte à clapets pour les demi-carters.

5.1.3 Montage

Le moteur doit être monté sur les tubes du châssis à l'aide d'une platine moteur et de deux brides de platine fixées au cadre à l'aide de vis M8 minimum.

5.2 Cylindre

Pour les cylindres non chemisés, la réparation est autorisée par l'ajout de matériau, mais pas de pièces.

Si le Commissaire Technique en Chef ou le Délégué Technique le décide, un système de protection à l'avant d'un cylindre peut être autorisé par temps froid.

Ce système de protection, qui peut être en matériau composite, doit être robuste et solidement fixé.

5.2.1 Culasse

Le filetage de la bougie peut être remplacé par un filetage rapporté.

Dimensions du corps de la bougie d'allumage fileté : Longueur 18,5 mm, pas M14 x 1,25 mm.

5.3 Refroidissement par eau

L'eau (H₂O) est le seul liquide de refroidissement autorisé. Un seul circuit de refroidissement pour le moteur, le radiateur et la pompe à eau est autorisé.

5.3.1 Radiateur(s)

Dans les Groupes 1 et 2 :

Les radiateurs doivent être placés au-dessus du cadre de châssis à une hauteur maximum de 500 mm du sol et dans une zone située entre 550 mm et 10 mm en avant de l'arbre des roues arrière. Ils ne doivent pas interférer avec le siège.

In Gruppe 4:

Die Kühler müssen oberhalb des Chassis-Rahmens in einer Höhe von maximal 500 mm über dem Boden und hinter der Vorderradachse angebracht sein. Sie dürfen nicht den Sitz beeinträchtigen.

Ein am Heck angebrachter Kühler darf nicht weniger als 150 mm von den seitlichen äußeren Bauteilen des Karts entfernt sein. Alle Leuchtungen müssen aus hitzebeständigem (150 °C) und druckfestem (10 bar) Material gefertigt sein.

Um die Temperatur zu regeln, kann vorne oder hinten am/an den Kühler(n) ein Blendensystem angebracht werden. Diese Vorrichtung darf verstellbar, aber während der Fahrt nicht abnehmbar sein und keine gefährlichen Teile enthalten. Der vordere Luftstrom, an den Seiten und hinter dem/den Kühler(n) kann durch Luftleitbleche gesteuert werden. Die Luftleitbleche müssen mit Schrauben sicher am/an den Kühler(n) befestigt werden. Sie müssen aus einem Stück bestehen und können aus Verbundmaterial hergestellt werden. Wenn Klebeband verwendet wird, muss es so um den/die Kühler gewickelt werden, dass der Fahrer es während der Fahrt nicht entfernen kann.

Mechanische Ableitsysteme/Thermostat inklusive Ableitungsröhre sind erlaubt.

5.3.2 Wasserpumpe

In den Gruppen 1 und 2 muss die Wasserpumpe mechanisch entweder vom Motor oder von der Hinterradachse angetrieben werden.

5.4 Einlasstrakt

Der Ansaugkanal, d. h. die mechanische Baugruppe zwischen dem Ansaugschalldämpfer und dem Motor, umfasst den Ansaugschalldämpfer, den Vergaser und das Klappenkastengehäuse (Gruppe 1 und 2) oder den Zylinder (Gruppe 3) sowie gegebenenfalls einen Abstandshalter und/oder Dichtungen. Zusätzliche Bestandteile sind nicht erlaubt.

Das Distanzstück muss ein ebenes Blech mit einem quer verlaufenden konischen Zylinderquerschnitt sein. Er muss mit Werkzeugen sicher befestigt werden und darf keine ineinandergreifenden Verbindungen oder überlappenden Teile aufweisen. Darüber hinaus darf es keine Verbindungen aufweisen, die zu einem zusätzlichen Volumen führen (einschließlich Fugen, Ausschnitte oder andere derartige Räume).

5.5 Ansaugschalldämpfer

In den Gruppen 1, 2 und 3 ist ein von der CIK-FIA homologierter Ansaugschalldämpfer vorgeschrieben.

Bei nassen Wetterbedingungen darf nur der unveränderte homologierte Regenschutz verwendet werden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

5.5.a Gemäß dem entsprechenden Homologationsblatt

5.5.1 Gummiverbindung

Die Gummiverbindung des Ansaugschalldämpfers darf geändert werden, wenn die Verbindung zwischen dem Ansaugschalldämpfer und dem Vergaser umkehrbar ist. Der nicht benutzte Teil der Verbindung im Inneren des Ansaugschalldämpfers darf abgeschnitten werden.

Die Gummiverbindung an der Außenseite muss jederzeit vollständig sichtbar sein. Sie muss durch eine Schelle fest mit dem Vergaser verbunden sein.

Wenn die Gummiverbindung nicht mehr so dicht ist wie der neue Ansaugschalldämpfer, muss das gebrauchte Teil ersetzt werden (entweder das Gummi oder der Ansaugschalldämpfer).

Dans le Groupe 4 :

Les radiateurs doivent être placés au-dessus du cadre de châssis, à une hauteur maximum de 500 mm du sol, derrière l'axe de la roue avant. Ils ne doivent pas interférer avec le siège.

Tout radiateur placé à l'arrière ne doit pas être situé à moins de 150 mm des extrémités latérales du kart.

Tous les tubes doivent être en matériau conçu pour résister à la chaleur (150 °C) et à la pression (10 bar).

Pour contrôler la température, un système de masques peut être placé à l'avant ou à l'arrière du/des radiateur(s). Ce dispositif peut être réglable, mais il ne doit pas être amovible lorsque le kart est en mouvement ou comporter des éléments dangereux.

Le flux d'air devant, sur les côtés et derrière le(s) radiateur(s) peut être contrôlé par des déflecteurs d'air. Les déflecteurs doivent être solidement fixés aux radiateur(s) à l'aide de vis. Ils doivent être d'une seule pièce et peuvent être fabriqués en matériau composite.

Si du ruban adhésif est utilisé, il doit être enroulé autour du radiateur de manière à ce que le pilote ne puisse pas le retirer pendant la conduite.

Les systèmes mécaniques de dérivation/thermostat, y compris les conduites de dérivation, sont autorisés.

5.3.2 Pompe à eau

Dans les Groupes 1 et 2, la pompe à eau doit être commandée mécaniquement soit par le moteur, soit par l'arbre de la roue arrière.

5.4 Conduit d'admission

Le conduit d'admission, à savoir l'ensemble mécanique entre le silencieux d'admission et le moteur, comprend le silencieux d'admission, le carburateur et le boîtier de la boîte à clapets (Groupes 1 et 2) ou le cylindre (Groupe 3), ainsi qu'une éventuelle entretoise et/ou des joints.

Aucun composant supplémentaire n'est autorisé.

L'entretoise doit être une plaque lisse avec une section transversale cylindrique conique. Elle doit être solidement fixée à l'aide d'outils et ne pas comporter de raccords s'emboîtant les uns aux autres ou de pièces superposées.

En outre, elle ne doit pas comporter de raccords générant un volume supplémentaire (y compris des rainures, des évidements ou autres espaces de ce type).

5.5 Silencieux d'admission

Dans les Groupes 1, 2 et 3, un silencieux d'admission homologué par la CIK-FIA est obligatoire.

Par temps de pluie, seule la protection anti-pluie homologuée non modifiée peut être utilisée.

Prescriptions générales ASS

5.5.a Selon fiche d'homologation correspondante

5.5.1 Raccord en caoutchouc

Le raccord en caoutchouc du silencieux d'admission peut être modifié si le raccord reliant le silencieux d'admission au carburateur est réversible. La partie non utilisée du raccord à l'intérieur du silencieux d'admission peut être sectionnée.

Le raccord en caoutchouc à l'extérieur doit être complètement visible à tout moment. Il doit être relié de manière étanche au carburateur par un collier de serrage.

Si le raccord en caoutchouc n'est plus aussi étanche que le nouveau silencieux d'admission, la pièce usagée doit être remplacée (soit le caoutchouc, soit le silencieux d'admission).

5.6 Vergaser

Der Vergaser muss mit der Kategorie übereinstimmen, in der das Kart eingesetzt wird.

In allen Klassen ohne Getriebe ist es erlaubt, zusätzliche mechanische manuelle Regler, die mit Einstellschrauben wirken, anzubringen (ohne Änderung des Vergasers, wenn dieser homologiert ist).

5.6.1 Kraftstoffleitungen

Es ist nur eine Kraftstoffleitung vom Tank zum Vergaser/zur Kraftstoffpumpe sowie ein Kraftstofffilter vor der Kraftstoffpumpe zulässig.

Der Vergaser darf nur über die Kraftstoffpumpe mit Druck beaufschlagt werden.

5.7 Zündanlage

In den Gruppen 1, 2 und 3 ist eine von der CIK-FIA homologierte Zündanlage vorgeschrieben.

Die Zündanlage muss mit der Kategorie übereinstimmen, in der das Kart eingesetzt wird.

Für Zündanlagen mit außenliegendem Rotor ist ein Schutzsystem zur Abdeckung der rotierenden Teile vorgeschrieben. Die Sportkommissare der Veranstaltung dürfen die Technischen Kommissare autorisieren, die Zündanlage eines Fahrers/Bewerbers gegen die von der CIK-FIA oder dem betreffenden ASN gelieferte Anlage auszutauschen (gleiche homologierte Modelle).

Allgemeine ASS-Bestimmungen

5.7.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

5.8 Zündkerze

In den Gruppen 1, 2 und 3 muss die Zündkerze aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben.

Der Zündkerzenkörper und die Elektrodenisolierung (Elektroden nicht inbegriffen), die am Zylinderkopf befestigt sind, dürfen nicht über den oberen Teil des Verbrennungsraums hinausragen (siehe Anhang 5).

Allgemeine ASS-Bestimmungen

5.8.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

5.9 Kettenschutz

Ein Kettenschutz ist in allen Klassen vorgeschrieben. Der Kettenschutz darf aus Verbundwerkstoff hergestellt werden. In Klassen ohne Getriebe muss der Kettenschutz einen wirksamen Schutz über der Oberseite und auf beiden Seiten der freiliegenden Kette und der Kettenräder bieten und mindestens bis zur unteren, zur Hinterachse führenden Ebene reichen.

Wenn ein kompletter, die Kette und die Kettenräder abdeckender Kettenschutz verwendet wird, darf der mit dem Motor homologierte Kettenschutz demontiert werden.

In Getriebeklassen muss der Kettenschutz das Kettenrad und das Motorritzel bis zur Mitte des Kettenrads abdecken.

5.10 Auspuff

Der Auspuff muss in allen Kategorien aus magnetischem Stahl gefertigt sein. Die Mindestblechstärke beträgt 0,75 mm, sofern im HB nicht anders aufgeführt.

In den Gruppen 1, 2 und 3 muss sich der Auspuffauslass hinter dem Fahrer befinden und er darf sich nicht mehr als 45 cm über dem Boden befinden.

Die Auspuffanlage muss nach hinten verlaufen und darf die vom Fahrer in normaler Fahrposition definierte Ebene nicht kreuzen.

5.6 Carburateur

Le carburateur doit être conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

Pour toutes les classes sans boîte de vitesses, il est permis d'ajouter des dispositifs de réglage mécanique manuel supplémentaires fonctionnant avec les vis de réglage (sans modification du carburateur, s'il est homologué).

5.6.1 Conduites de carburant

Une seule conduite de carburant est autorisée entre le réservoir et le carburateur/la pompe à carburant, ainsi qu'un filtre à carburant avant la pompe à carburant.

Le carburateur ne doit pas être mis sous pression par d'autres moyens que la pompe à carburant.

5.7 Système d'allumage

Dans les Groupes 1, 2 et 3, un système d'allumage homologué par la CIK-FIA est obligatoire.

Le système d'allumage doit être conforme à la catégorie dans laquelle le kart est engagé.

Pour les systèmes d'allumage ayant un rotor externe saillant, un système de protection couvrant les pièces rotatives est obligatoire.

Les Commissaires Sportifs peuvent autoriser les Commissaires Techniques à échanger le système d'allumage d'un pilote/concurrent contre celui fourni par la CIK-FIA ou l'ASN concernée (même modèle homologué).

Prescriptions générales ASS

5.7.a Homologué selon règlement coupes de marques

5.8 Bougie

Dans les Groupes 1, 2 et 3, la bougie d'allumage doit être fabriquée en série et rester strictement d'origine.

Le culot de la bougie d'allumage et le corps isolant des électrodes (électrodes non comprises) serrés sur la culasse ne doivent pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion (voir Annexe 5).

Prescriptions générales ASS

5.8.a Homologué selon règlement coupes de marques

5.9 Pare-chaîne

Un pare-chaîne est obligatoire dans toutes les classes. Les pare-chaînes peuvent être en matériau composite.

Dans les classes à entraînement direct, le pare-chaîne doit fournir une protection efficace sur le dessus et les deux côtés de la chaîne et des pignons exposés, et s'étendre au moins jusqu'au plan inférieur de l'arbre arrière.

Si un pare-chaîne complet couvrant la chaîne et les pignons est utilisé, le pare-chaîne homologué avec le moteur peut être démonté.

Dans les classes avec boîte de vitesses, le pare-chaîne doit couvrir le pignon et la couronne jusqu'au centre de l'axe de la couronne.

5.10 Échappement

L'échappement doit être en acier magnétique dans toutes les catégories. L'épaisseur minimum de la tôle est de 0,75 mm, sauf indication contraire dans la FH.

Dans les Groupes 1, 2 et 3, le système d'échappement doit se décharger derrière le pilote et ne doit pas fonctionner à une hauteur de plus de 45 cm du sol.

L'échappement doit obligatoirement passer à l'arrière et ne pas traverser le plan défini par le pilote assis dans la position normale de conduite.

Der Auspufftopf, dessen Außendurchmesser mehr als 3 cm betragen muss, darf nicht über die äußere Begrenzung des Karts hinausragen.

Die Sportkommissare können die Technischen Kommissare ermächtigen, das Auspuffsystem eines Fahrers/Kontrahenten gegen ein von der CIK-FIA oder dem betreffenden ASN bereitgestelltes System (gleiches Modell) auszutauschen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

5.10.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

5.11 Geräuschvorschriften

Um den Lärm zu reduzieren, sind wirksame Auspuffschalldämpfer vorgeschrieben. Kontrollen können zu jeder Zeit während des Anlasses durchgeführt werden. Die Sportkommissare müssen über alle Verstöße informiert werden, die bei den durchgeführten Kontrollen festgestellt werden.

5.11.1 Dezibel-Grenzwert

Der geltende Geräuschgrenzwert beträgt 108 dB(A), einschließlich aller Toleranzen und Umgebungseinflüssen.

5.11.2 Messgeräte

Die Messgeräte und das Messverfahren sind in Anhang 8 beschrieben.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

5.11.2.a Massnahmen gemäss den Normen des Landes, in dem das Rennen stattfindet.

5.12 Kraftstoff

Die in dem TR festgelegten Anforderungen sollen die Verwendung von Kraftstoffen gewährleisten, die überwiegend aus normalerweise in handelsüblichen Kraftstoffen vorkommenden Bestandteilen bestehen, und die Verwendung bestimmter leistungssteigernder chemischer Bestandteile soll untersagt werden.

5.12.1 Eigenschaften

Der Kraftstoff muss den Eigenschaften gemäß Anhang 6.1 entsprechen.

5.13 Gemisch für Zweitaktmotoren

Der Kraftstoff wird mit einem von der CIK-FIA genehmigten, handelsüblichen Zweitakt-Schmiermittel gemischt.

Eine Veränderung der Zusammensetzung des Basis-Kraftstoffs durch Hinzufügen von Komponenten ist nicht erlaubt. Diese Einschränkung gilt auch für den dem Kraftstoff zugesetzten Schmierstoff, der die Zusammensetzung der Kraftstoffanteile nicht verändern darf. Außerdem darf der Schmierstoff keine Nitroverbindungen, Peroxide oder andere die Motorleistung steigernde Zusätze enthalten. Siehe Anhang 6.2.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

5.13.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

5.13.1 Schmiermittel

Das Schmiermittel muss vor seiner Verwendung bei der Veranstaltung von der CIK-FIA für das laufende Jahr zugelassen sein. Eine 1-Liter-Probe muss rechtzeitig an ein von der CIK-FIA benanntes Labor geschickt werden, um die Übereinstimmung mit den in Anhang 6.3 aufgeführten Eigenschaften zu überprüfen.

5.13.2 Luft

Dem Kraftstoff darf nur Umgebungsluft als Verbrennungsmittel zugesetzt werden.

La sortie du silencieux d'échappement, dont le diamètre extérieur doit être supérieur à 3 cm, ne doit pas dépasser les limites extérieures du kart.

Les Commissaires Sportifs peuvent autoriser les Commissaires Techniques à échanger le système d'échappement d'un pilote/concurrent contre celui fourni par la CIK-FIA ou l'ASN concernée (même modèle).

Prescriptions générales ASS

5.10.a Homologué selon règlement coupes de marques

5.11 Bruit

Afin de réduire le bruit, des silencieux d'échappement efficaces sont obligatoires. Des contrôles peuvent être effectués à tout moment pendant l'épreuve. Les Commissaires Sportifs doivent être informés de toute infraction constatée lors des contrôles effectués.

5.11.1 Limite de décibels

La limite de bruit maximum en vigueur est de 108 dB(A), incluant toutes les tolérances et l'influence de l'environnement.

5.11.2 Équipement de mesure

L'équipement et la méthode de mesure sont décrits à l'Annexe 8.

Préscription générales ASS

5.11.2.a Mesures selon les normes du pays où la course a lieu.

5.12 Carburant

Les exigences spécifiées dans le RT visent à garantir l'utilisation de carburants constitués principalement de composés normalement présents dans les carburants commerciaux, et à interdire l'utilisation de composés chimiques spécifiques pour augmenter la puissance.

5.12.1 Caractéristiques

Le carburant doit être conforme aux caractéristiques de l'Annexe 6.1.

5.13 Mélange pour moteurs à deux temps

Le carburant est mélangé à un lubrifiant à deux temps disponibles dans le commerce et approuvé par la CIK-FIA.

La modification de la composition de base du carburant par l'ajout de tout composé n'est pas autorisée. Cette restriction s'applique également au lubrifiant, qui ne doit pas modifier la composition de la fraction du carburant lorsqu'il est ajouté à celui-ci. En outre, le lubrifiant ne doit pas contenir de composés nitrés, de peroxydes ou d'autres additifs destinés à augmenter la puissance du moteur. Voir Annexe 6.2.

Prescriptions générales ASS

5.13.a Homologué selon règlement coupes de marques

5.13.1 Lubrifiant

Avant son utilisation dans l'épreuve, le lubrifiant doit être approuvé par la CIK-FIA pour l'année en cours. Un échantillon de 1 litre doit être fourni en temps utile à un laboratoire désigné par la CIK-FIA pour contrôler sa conformité aux caractéristiques énumérées à l'Annexe 6.3.

5.13.2 Air

Seul l'air ambiant peut être mélangé au combustible en tant que comburant.

5.14 Kraftstoffprüfungen in Laboratorien

Das mit den Kraftstoffprüfungen beauftragte Labor muss über eine Referenzprobe des während des Wettbewerbs verwendeten Kraftstoffs verfügen.

5.14.1 Verfahren der Probenahme

Die CIK-FIA oder der ASN dürfen jederzeit und ohne Angabe von Gründen eine Kraftstoffprobe zur zusätzlichen Analyse in einem Labor ihrer Wahl verlangen. Siehe Anhang 7.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

5.14.a Kupplung

Die Kontaktzone zwischen Kupplung und Kupplungsstrommel muss zu jedem Zeitpunkt trocken sein. Es ist keine Schmirung erlaubt.

Spuren von Fett des Nadellagers der Kupplung dürfen die in den Bildern nicht übertreffen.



5.14 Tests de carburant effectués en laboratoire

Le laboratoire chargé des tests de carburant doit disposer d'un échantillon de référence du carburant distribué pendant la compétition.

5.14.1 Procédure d'échantillonnage

À tout moment et sans avoir à fournir d'explication, la CIK-FIA ou l'ASN peut demander un prélèvement de carburant pour une analyse complémentaire dans un laboratoire de leur choix. Voir Annexe 7.

Prescriptions générales ASS

5.14.a Embrayage

La zone de contact entre l'accouplement et le tambour d'embrayage doit toujours être sèche. Aucune lubrification n'est autorisée.

Les traces de graisse provenant du roulement à aiguilles de l'embrayage ne doivent pas dépasser celles indiquées sur la photo.

6. HOMOLOGATION, GENEHMIGUNGEN UND KONTROLLEN

Das HB, GF und das HR sind im Sekretariat der CIK-FIA oder auf der Website www.fiakarting.com erhältlich.

6.1 Homologationen und Genehmigungen

Alle Materialien mit einer gültigen Homologation werden auf der FIA Karting-Webseite (www.fiakarting.com) veröffentlicht. Die zugelassenen Teile müssen, wie im HB angegeben verwendet werden. Dies ist die einzig mögliche Kombination.

Nur dieses homologierte Material darf bei Rennen gemäß den in der TR beschriebenen internationalen Kategorien verwendet werden, unabhängig davon, ob sie im internationalen Kalender der FIA Karting registriert sind oder nicht.

ASNs, die eine CIK-FIA-Homologation beantragen, sind verpflichtet, die CIK-FIA-Vorschriften einzuhalten.

Jede von der CIK-FIA homologierte oder zugelassene Ausrüstung ist auch auf nationaler Ebene gültig.

Wenn eine ASN Material zulässt, das bereits Gegenstand einer CIK-FIA-Homologation war, muss dies ausdrücklich in den Technischen Reglements des ASN erwähnt werden.

6.2 Identifizierung

Es muss möglich sein, ein homologiertes Produkt oder seine Teile anhand der technischen Beschreibungen (Fotos, Zeichnungen, Abmessungen usw.) in der Homologation und unter Berücksichtigung der zulässigen Änderungen und der vorgeschriebenen Grenzwerte im TR zu identifizieren.

Im Zweifelsfall darf der CIK-FIA oder der ASN ohne Angabe von Gründen verlangen, dass jedes bei der Veranstaltung verwendete Teil einer zusätzlichen Kontrolle durch den CIK-FIA oder ein Labor ihrer Wahl unterzogen wird.

6.3 Kontrollen

Für Kontrollmessungen und Toleranzen siehe Anhang 1. Die CIK-FIA, die ASN, der Technische Delegierte und die Technischen Kommissare können alles zu jeder Zeit und ohne Vorankündigung kontrollieren.

Auch wenn die Kontrollen Teile und Massnahmen umfassen, die nicht in einem HB oder in dieser TR angegeben sind.

6.4 Verfahren zur Messung des Öffnungswinkels

Siehe Anhang 3.

6. HOMOLOGATION, AGRÉMENTS ET CONTRÔLES

Les FH, FA et RH sont disponibles au secrétariat de la CIK-FIA ou sur le site www.fiakarting.com.

6.1 Homologations et agréments

Tout matériel ayant une homologation valide est publié sur la page web FIA Karting (www.fiakarting.com).

Les pièces homologuées doivent être utilisées comme indiqué dans la FH. C'est la seule combinaison possible.

Seul ce matériel homologué doit être utilisé dans les courses selon les catégories internationales décrites dans le RT, qu'elles soient enregistrées ou non dans le calendrier international FIA Karting.

Les ASN qui demandent une homologation CIK-FIA ont donc l'obligation de respecter la réglementation CIK-FIA.

Tout équipement homologué ou agréé par la CIK-FIA est également valable au niveau national.

Si une ASN autorise un matériel ayant déjà fait l'objet d'une homologation CIK-FIA, cela doit être explicitement mentionné dans le Règlement Techniques de l'ASN.

6.2 Identification

Il doit être possible d'identifier un produit homologué et ses pièces en utilisant les descriptions techniques (photos, dessins, dimensions, etc.) dans la FH et en tenant compte des modifications autorisées et des limites prescrites dans le RT.

En cas de doute, la CIK-FIA ou l'ASN peut, sans avoir à fournir d'explication, demander que toute pièce utilisée lors de l'épreuve fasse l'objet de contrôles supplémentaires par la CIK-FIA ou par un laboratoire de leur choix.

6.3 Contrôles

Pour les mesures de contrôle et les tolérances, voir Annexe 1. La CIK-FIA, l'ASN, le Délégué Technique et les Commissaires Techniques peuvent tout contrôler à tout moment et sans préavis.

Même si les contrôles comprennent des parties et des mesures que ne sont pas indiquées dans une FH ou dans ce RT.

6.4 Méthode de mesure des angles d'ouverture

Voir Annexe 3.

7. SICHERHEITSAUSRÜSTUNG DES FAHRERS

Der Fahrer muss zu jeder Zeit einen homologierten Integralhelm und Overall, sowie Handschuhe, Schuhe und einen Kart-Körperschutz tragen.

Das Tragen eines Schals, eines Halstuchs oder anderer loser Kleidung um den Hals, auch innerhalb des Overalls, ist nicht erlaubt.

Lange Haare müssen vollständig durch den Helm, die Haube oder den Overall verdeckt sein.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

7.a Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung muss das Material in gutem Zustand sein und darf keine Löcher oder andere Schäden aufweisen.

7.1 Helm

Helme müssen den nachfolgenden Vorschriften entsprechen:

Für Fahrer unter 15 Jahren:

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 und Snell-FIA CMR2016)

Für Fahrer über 15 Jahren:

- Snell-Foundation K2015 K2015 (nach dem 31.12.2028 nicht mehr akzeptiert), K2020, SA2015 (nach dem 31.12.2028 nicht mehr akzeptiert) und SA2020
- FIA 8859-2015 (nach dem 21.12.2035 nicht mehr akzeptiert)
- FIA 8859-2024 und FIA 8859-2024 ABP
- FIA 8860-2010 (nach dem 31.12.2028 nicht mehr akzeptiert)
- FIA 8860-2018 und FIA 8860-2018-ABP
- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 und Snell-FIA CMR2016)

Siehe Anhang « ANERKANNTE STANDARDS FÜR HELME IM KARTSPORT » zu den Kennzeichnungen.

Helme müssen ein wirksames und unzerbrechliches Visier für die Augenöffnung haben. Das Visier muss mit dem Logo des Herstellers und dem Produktionsdatum versehen sein. Jede Änderung der obigen Liste wird in einem CIK-FIA-Bulletin veröffentlicht.

Gemäß Anhang L des Internationalen Sportgesetzes (Kapitel III, Artikel 1.4) ist die Anbringung von aerodynamischen oder anderen Vorrichtungen an einem Helm erlaubt, wenn sie mit dem betreffenden Helm homologiert wurden.

Helme, die den Snell-FIA CM/CMH-Normen entsprechen, dürfen von Fahrern nach dem 15. Lebensjahr uneingeschränkt weiterverwendet werden.

Bei Helmen, die mit M6 (HANS-Befestigungspunkten) 8858-2010 Verankerungen ausgestattet sind, dürfen die M6 Verankerungen aus Sicherheitsgründen nicht im Kartsport verwendet werden.

7.2 Overalls

Die Overalls müssen entweder: i) eine CIK-FIA-Homologation der „Stufe 2“ haben, die gemäß dem CIK-FIA-Standard 2013-1 erteilt wurde, oder ii) ein Grad 1- oder Grad 2-Karting-Overall sein, der dem FIA-Standard 8877-2022 entspricht. Siehe www.fiakarting.com für eine vollständige Liste der homologierten Overalls.

Lederoveralls, die den von der FIM festgelegten Normen entsprechen, sind erlaubt. Bei Rennen auf langen Strecken sind Lederkombis, die den FIM-Standards entsprechen (Motorräder, Dicke 1,2 mm), oder Kartkombis des Grades 2, die dem FIA-Standard 8877-2022 entsprechen, vorgeschrieben.

7. ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DU PILOTE

Le pilote doit porter à tout moment un casque intégral et une combinaison homologués, ainsi que des gants, des chaussures montantes et une protection corporelle de karting.

Le port d'un foulard, d'un manchon ou de tout vêtement ample autour du cou, même à l'intérieur de la combinaison, n'est pas autorisé.

Les cheveux longs doivent être complètement contenus dans le casque, la cagoule ou la combinaison.

Prescriptions générales ASS

7.a A tout moment de la manifestation, le matériel doit être en bon état et ne doit pas présenter de trous ou d'autres dommages.

7.1 Casques

Les casques doivent être conformes aux prescriptions suivantes :

Pour les pilotes de moins de 15 ans :

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 et Snell-FIA CMR2016)

Pour les pilotes de plus de 15 ans :

- Snell-Foundation K2015 (plus acceptés après le 31.12.2028), K2020, SA2015 (plus acceptés après le 31.12.2028) et SA2020
- FIA 8859-2015 (plus acceptés après le 31.12.2035)
- FIA 8859-2024 et FIA 8859-2024 ABP
- FIA 8860-2010 (plus acceptés après le 31.12.2028)
- FIA 8860-2018 et FIA 8860-2018-ABP
- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 et Snell-FIA CMR2016)

Voir Annexe « NORMES RENCONNUES POUR LES CASQUES EN KARTING » pour les marquages.

Les casques doivent être équipés d'une visière efficace et incassable pour l'ouverture des yeux. Les visières doivent comporter le logo du fabricant et la date de production.

Toute modification de la liste ci-dessus est publiée dans un bulletin de la CIK-FIA.

Conformément à l'Annexe L du Code Sportif International (Chapitre III, Article 1.4), l'ajout de tout dispositif à un casque, aérodynamique ou autre, est autorisé s'il a été homologué avec le casque concerné.

Les casques qui répondent aux normes Snell-FIA CM/CMH peuvent continuer à être utilisés par les pilotes après l'âge de 15 ans sans limitation.

Pour les casques équipés d'ancrages M6 (points d'attache du HANS) 8858-2010, les ancrages M6 ne peuvent pas être utilisés en karting pour des raisons de sécurité.

7.2 Combinaisons

Les combinaisons en tissu doivent avoir soit : i) une homologation CIK-FIA de « Niveau 2 » accordée selon la norme CIK-FIA 2013-1 soit ii) être des combinaisons de karting de Degré 1 ou de Degré 2 conformes à la norme FIA 8877-2022. Voir www.fiakarting.com pour la liste complète des combinaisons homologuées.

Les combinaisons en cuir répondant aux normes définies par la FIM sont autorisées. Pour les épreuves sur circuits longs, les combinaisons en cuir conformes aux normes de la FIM (motos, épaisseur 1,2 mm) ou les combinaisons de karting de Degré 2 conformes à la norme FIA 8877-2022 sont obligatoires.

Anmerkung

Aktuelle, von der FIA homologierte Anzüge (CIK-FIA-Standard N2013-1) sind während ihrer Nutzungsdauer, die auf dem Etikett des Anzugs angegeben ist, zulässig, jedoch nicht über den 31.12.2029 hinaus.

Karting-Anzüge, die der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen, sind ab dem 01.01.2030 vorgeschrieben.

7.3 Handschuhe

Die Handschuhe müssen die Hände und Handgelenke vollständig bedecken oder der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen.

Anmerkung

Die Handschuhe, die der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen, sind ab dem 19.10.2022 zulässig.

Bei FIA Karting-Meisterschaften, -Cups und -Trophäen sowie allen Karting-Wettbewerben, die im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragen sind, müssen die Handschuhe der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

7.3.a Handschuhe, die der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen sind nicht obligatorisch. Die Handschuhe müssen die Hände und das Handgelenk vollständig abdecken.

7.4 Schuhe

Die Schuhe müssen die Füße bedecken und die Knöchel schützen oder dem FIA-Standard 8877-2022 entsprechen.

Anmerkung

Die Schuhe, die der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen, werden ab dem 19.10.2022 akzeptiert.

Bei FIA Karting-Meisterschaften, -Cups und -Trophäen sowie allen Karting-Wettbewerben, die im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragen sind, müssen die Schuhe der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

7.4.a Schuhe, die der FIA-Norm 8877-2022 entsprechen sind nicht obligatorisch. Die Schuhe müssen die Füße abdecken und die Knöchel schützen.

7.5 Kart-Körperschutz

Die Verwendung eines Kart-Körperschutzes gemäß FIA-Norm 8870-2018 und dessen Abmessungen der Grösse des Fahrers entsprechen - oder bis zu einer Grösse kleiner - ist für alle Fahrer in den Wettbewerben der FIA-Kart-Meisterschaften, -Cups und -Trophäen sowie in allen internationalen Kart-Wettbewerben vorgeschrieben.

Note

Les combinaisons actuelles homologuées par la FIA (norme CIK-FIA N2013-1) sont acceptées pendant leur durée de vie utile, laquelle est indiquée sur l'étiquette des combinaisons, mais pas au-delà du 31.12.2029.

Les combinaisons de Karting conformes à la norme FIA 8877-2022 sont obligatoires à partir du 01.01.2030.

7.3 Gants

Les gants doivent complètement recouvrir les mains et les poignets ou être conformes à la norme FIA 8877-2022.

Note

Les gants conformes à la norme FIA 8877-2022 sont acceptés à compter du 19.10.2022.

Pour les Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting et toutes les compétitions de Karting inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA, les gants doivent être conformes à la norme FIA 8877-2022.

Prescriptions générales ASS

7.3.a Les gants conformes à la norme FIA 8877-2022 ne sont pas obligatoires. Les gants doivent complètement recouvrir les mains et les poignets.

7.4 Chaussures

Les chaussures doivent recouvrir les pieds et protéger les chevilles ou être conformes à la norme FIA 8877-2022.

Note

Les chaussures conformes à la norme FIA 8877-2022 sont acceptées à compter du 19.10.2022.

Pour les Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting et toutes les compétitions de Karting inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA, les chaussures doivent être conformes à la norme FIA 8877-2022.

Prescriptions générales ASS

7.4.a Les chaussures conformes à la norme FIA 8877-2022 ne sont pas obligatoires. Les chaussures montantes doivent recouvrir les pieds et protéger les chevilles.

7.5 Protection corporelle de karting

L'utilisation d'une protection corporelle de karting conforme à la norme FIA 8870-2018 et de dimensions correspondant à la taille du pilote – ou jusqu'à une taille inférieure – sera obligatoire pour tous les pilotes dans les compétitions des Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting ainsi que dans toutes les compétitions International de Karting.

8. BESTIMMUNGEN FÜR DIE GRUPPE 1**8.1 Chassis**

Chassis der Gruppe 1 dürfen nur von einem Hersteller produziert werden, der ein homologiertes Chassis der Gruppe 2 hat.

8.1.1 Abmessungen des Chassis

Siehe Artikel 9.1.1

8.1.2 Anforderungen an das Chassis

Eine Wankstabilisatorstange darf verwendet werden.

Zusätzliche Abspannungen sind zwischen den hinteren Wellenstützen und dem Sitz erlaubt.

8.2 Hinterachse

Maximal 50.0 mm Außendurchmesser (Wandstärke gemäß Artikel 4.3).

Rohreinsätze in der Hinterachse sind nur in den Bereichen der Lager und des Ritzels der Hinterradachse und der Radnaben mit einem Überstand von 2 cm auf jeder Seite zulässig.

8.3 Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters

Mindestens 8 Liter.

8.4 Stossfänger

Vordere und seitliche Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus magnetischen Stahlrundrohren bestehen und mit der Karosserie homologiert sein.

8.4.1 Vordere Stossfänger bei Kurzstrecken

Siehe Artikel 9.4.1

8.4.2.1 Seitliche Stossfänger bei Kurzstrecken

Siehe Artikel 9.4.2.1

8.4.2.2 Seitliche Stossfänger bei Kurzstrecken in Verbindung mit Radabdeckungen

Siehe Artikel 9.4.2.2

Allgemeine ASS-Bestimmungen

8.4.2.2.a Nicht zugelassen für die Schweizer Meisterschaft. Siehe Anhang 13.

8.5 Karosserie

Die Karosserie muss zusammen mit den dazugehörigen Stoßfängern und Befestigungen von der CIK-FIA homologiert sein. Das Kombinieren von homologierten Karosserieelementen ist erlaubt. Die beiden Seitenverkleidungen müssen jedoch zusammen als Satz verwendet werden.

Kein Teil der Karosserie darf als Kraftstoffbehälter oder zur Befestigung von Ballast verwendet werden.

8.5.1 Material

Siehe Artikel 4.10.2.

8.5.2 Frontverkleidung

Siehe Artikel 9.5.2

8.5.3 Frontschild

Siehe Artikel 9.5.3

8.5.4 Seitenverkleidung

Siehe Artikel 9.5.4

8.5.5 Heckauffahrschutz

Siehe Artikel 9.5.5

8. RÈGLEMENT DU GROUPE 1**8.1 Châssis**

Les châssis du Groupe 1 ne peuvent être produits que par un fabricant qui possède un châssis homologué dans le Groupe 2.

8.1.1 Dimensions du châssis

Voir l'article 9.1.1

8.1.2 Exigences relatives aux châssis

Une barre antiroulis peut être utilisée.

Des haubans supplémentaires sont autorisés entre les supports de l'arbre arrière et le siège.

8.2 Arbre arrière

Diamètre extérieur de maximum 50.0 mm (épaisseur de la paroi selon l'Article 4.3).

Les inserts en tube dans l'arbre arrière sont autorisés uniquement dans les zones des roulements et le pignon de l'arbre arrière et des moyeux de roue avec un dépassement de 2 cm de chaque côté.

8.3 Capacité du réservoir de carburant

Minimum 8 litres.

8.4 Pare-chocs

Les protections frontales et latérales sont obligatoires. Elles doivent être réalisées en tubes ronds d'acier magnétique et être homologuées avec la carrosserie.

8.4.1 Pare-chocs avant pour circuit court

Voir Article 9.4.1

8.4.2.1 Pare-chocs latéral pour circuit court

Voir Article 9.4.2.1

8.4.2.2 Pare-chocs latéral pour circuit court associé à des boucliers de roue

Voir Article 9.4.2.2

Préscription générales ASS

8.4.2.2.a Non autorisé pour le Championnat Suisse. Voir Annexe 13.

8.5 Carrosserie

La carrosserie doit être homologuée par la CIK-FIA, ainsi que les pare-chocs et les fixations qui les accompagnent.

La combinaison d'éléments de carrosserie homologués est autorisée. Toutefois, les deux pontons latéraux doivent être utilisés comme un ensemble.

Aucun élément de la carrosserie ne peut être utilisé comme réservoir de carburant ou pour fixer du lest.

8.5.1 Matériau

Voir Article 4.10.2.

8.5.2 Carénage avant

Voir Article 9.5.2

8.5.3 Panneau avant

Voir Article 9.5.3

8.5.4 Carrosserie latérale

Voir Article 9.5.4

8.5.5 Protection des roues arrière

Voir Article 9.5.5

8.6 Bremsen

Die Bremsen in Gruppe 1 sind freigestellt, müssen aber den Artikeln 4.12 ff. des TR entsprechen. Sie müssen von einem Hersteller produziert worden sein, der eine gültige Bremsen-Homologation hat.

8.7 Räder

In der Gruppe 1 sind nur 5-Zoll-Felgen mit CIK-FIA homologierten 5-Zoll-Reifen erlaubt. Siehe Artikel 4.13-4.15 des TR.

8.8 Datenaufzeichnung (Data logging)

In Gruppe 1 ist die Datenaufzeichnung freigestellt, sofern sie die normale Funktion des Motors nicht beeinflusst.

8.9 Masse des Karts

Gesamt (inkl. Fahrer)
KZ: mindestens 175.0 kg

8.10 KZ-Motor

Siehe Artikel 9.10.

8.11 Vergaser

Siehe Artikel 9.12.1.

8.12 Ansaugschalldämpfer

Siehe Artikel 9.13.1.

8.13 Zündanlage

Siehe Artikel 9.14.1.

8.14 Auspuffanlage

Siehe Artikel 9.15.1.

8.15 Auspuffschalldämpfer

Siehe Artikel 9.16.1.

8.16 Kühler

Siehe Artikel 9.17.

8.17 Getriebe

Siehe Artikel **9.21**.

8.6 Freins

Les freins sont libres dans le Groupe 1, mais doivent être conformes aux Articles 4.12 et suivants du RT. Ils doivent être produits par un fabricant disposant d'une homologation de freins valide.

8.7 Roues

Dans le Groupe 1, seules les jantes de 5 pouces sont autorisées avec des pneus de 5 pouces homologués par la CIK-FIA. Voir les Articles 4.13-4.15 du RT.

8.8 Enregistrement de données

Dans le Groupe 1, l'enregistrement de données est libre à condition qu'il ne modifie pas le fonctionnement normal du moteur.

8.9 Masse du kart

Total (pilote compris)
KZ : Minimum 175.0 kg

8.10 Moteur KZ

Voir Article 9.10.

8.11 Carburateur

Voir Article 9.12.1.

8.12 Silencieux d'admission

Voir Article 9.13.1.

8.13 Système d'allumage

Voir Article 9.14.1.

8.14 Échappement

Voir Article 9.15.1.

8.15 Silencieux d'échappement

Voir Article **9.16.1**.

8.16 Radiateur

Voir Article 9.17.

8.17 Transmission

Voir Article **9.21**

9. BESTIMMUNGEN FÜR DIE GRUPPE 2**9.1 Chassis**

Alle Chassis der Gruppe 2 müssen von der CIK-FIA homologiert werden. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Chassis vorgelegt werden. Die Chassis-Homologation findet alle drei Jahre statt.

9.1.1 Abmessungen des Chassis

Radstand: 101.0-107.0 cm.
Spur: mindestens 2/3 des verwendeten Radstandes.

Spurweite: maximal 1400.0 mm.

Gesamtlänge: gemäss TZ 2.1

Höhe: maximal 650.0 mm über dem Boden, ohne Sitz.

Das Chassis muss zu jeder Zeit die angegebenen Masse **einhalten**.

9.1.2 Anforderungen an das Fahrgestell

Eine Stabilisatorstange darf nur mit den Hauptrohren des Fahrgestellrahmens verbunden werden.

Zusätzliche Abspannungen sind zwischen den hinteren Wellenstützen und dem Sitz erlaubt.

9.1.3 Eigenschaften des Chassis

Änderungen am Chassis-Rahmen (z.B. Position der Rohre) sind nur innerhalb der in der Homologation beschriebenen Maße zulässig. Rohrbögen dürfen nur an dem Rohr verschoben werden, an dem sie in der Homologation angegeben wurden.

9.2 Hinterachse

Maximal 50.0 mm Außendurchmesser (Wandstärke gemäß Artikel 4.3).

Rohreinsätze in der Hinterachse sind nur in den Bereichen der Lager und des Ritzels der Hinterradachse und der Radnaben mit einem Überstand von 2 cm auf jeder Seite zulässig.

9.3 Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters

Mindestens 8 Liter.

9.4 Stossfänger

Vordere und seitliche Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus magnetischen Stahlrundrohren bestehen und mit der Karosserie homologiert sein.

9.4.1 Vorderer Stossfänger

Der vordere Stossfänger besteht aus zwei Teilen: einer oberen Stange mit einem Mindestdurchmesser von 16.0 mm und zwei Eckbögen mit konstantem Radius. Die gerade Länge zwischen den Bögen muss mindestens 375.0 mm und darf höchstens 395.0 mm betragen.

Die Stange muss an zwei am Rahmen angeschweißten Halterungen befestigt werden, die 550.0 mm voneinander entfernt und in der Längsachse des Karts zentriert sein müssen.

Höhe: Mindestens 200.0 mm und höchstens 250.0 mm vom Boden aus (gemessen am oberen Ende des Rohrs).

Eine untere Stange mit einem Durchmesser von mindestens 20.0 mm und zwei Eckbögen mit einem konstanten Radius. Die gerade Länge zwischen den Bögen muss mindestens 295.0 mm und darf höchstens 315.0 mm betragen.

Die Stange muss an zwei am Chassisrahmen angeschweißten Halterungen befestigt werden, die 450.0 mm voneinander entfernt und auf der Längsachse des Karts zentriert sein müssen. Die Halterungen müssen horizontal und vertikal

9. RÈGLEMENT DU GROUPE 2**9.1 Châssis**

Tous les châssis du Groupe 2 doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le châssis. L'homologation des châssis a lieu tous les trois ans.

9.1.1 Dimensions du châssis

Empattement : 101.0-107.0 cm.

Voie : au moins 2/3 de l'empattement utilisé.

Largeur **de voie** : maximum 1400.0 mm.

Longueur hors-tout : selon DT 2.1

Hauteur : maximum 650.0 mm depuis le sol, sans le siège.

Le châssis doit respecter à tout moment les dimensions **indiquées**.

9.1.2 Exigences relatives aux châssis

Une barre antiroulis ne doivent être reliées qu'aux tubes principaux du cadre de châssis.

Des haubans supplémentaires sont autorisés entre les supports de l'arbre arrière et le siège.

9.1.3 Caractéristiques du châssis

Les modifications du cadre de châssis (p.ex. la position des tubes) ne sont autorisées que dans les limites des dimensions décrites dans la FH. Les coudes de tube ne peuvent être déplacés que sur le tube où ils sont indiqués dans la FH.

9.2 Arbre arrière

Diamètre extérieur maximum de 50.0 mm (épaisseur de la paroi selon l'Article 4.3).

Les inserts en tube dans l'arbre arrière sont autorisés uniquement dans les zones des roulements et le pignon de l'arbre arrière et des moyeux de roue avec un dépassement de 2 cm de chaque côté.

9.3 Capacité du réservoir de carburant

Minimum 8 litres.

9.4 Pare-chocs

Les protections frontales et latérales sont obligatoires. Elles doivent être réalisées en tubes ronds d'acier magnétique et être homologuées avec la carrosserie.

9.4.1 Pare-chocs avant

Le pare-chocs avant se compose de deux éléments: une barre supérieure d'un diamètre minimum de 16.0 mm et deux coudes d'angle à rayon constant. La longueur droite entre les coudes doit être au minimum de 375.0 mm et au maximum de 395.0 mm.

La barre doit être attachée à deux fixations soudées au cadre, qui doivent être espacées de 550.0 mm et centrées sur l'axe longitudinal du kart.

Hauteur: minimum 200.0 mm et maximum 250.0 mm depuis le sol (mesurés au haut du tube).

Une barre inférieure d'un diamètre minimum de 20.0 mm et deux coudes d'angle d'un rayon constant. La longueur droite entre les coudes doit être au minimum de 295.0 mm et au maximum de 315.0 mm.

La barre doit être attachée à deux fixations soudées au cadre de châssis, qui doivent être distantes de 450.0 mm et centrées sur l'axe longitudinal du kart. Les fixations doivent être horizontalement et verticalement parallèles à l'axe du kart et

parallel zur Achse des Karts verlaufen und eine Einführung der Stange von 50.0 mm ermöglichen.
Höhe: Mindestens 70.0 mm und höchstens 110.0 mm (gemessen am oberen Ende des Rohrs).

Vorderer Überhang: mindestens 350.0 mm.

Diese beiden Elemente müssen vertikal ausgerichtet sein, wie in den AD Nr. 2.0 und 2.2 beschrieben, und senkrecht zum Boden oder zum Boden/zu den Hauptrohren des Chassis stehen. Die beiden Stangen müssen durch die Halterung des vorderen Stoßfängers miteinander verbunden sein.

Der vordere Stoßfänger muss unabhängig von der Pedalbefestigung sein. Er muss die Montage der vorgeschriebenen vorderen Verkleidung ermöglichen.

9.4.1 Seitliche Stoßfänger

Der Seitenstoßfänger besteht aus zwei Rundrohr-Elementen aus Stahl, die mittig zur Längsachse des Karts angeordnet sind. Jedes Element muss aus einer unteren und einer oberen Stange bestehen. Sie müssen einen Durchmesser von 20.0 mm haben. Die minimale gerade Länge beträgt 400.0 mm für die untere Stange und 300.0 mm für die obere Stange.
Gesamtbreite: mindestens 480.0 mm und maximal 520.0 mm für die untere Stange, mindestens 480.0 mm und maximal 600.0 mm für die obere Stange (gemessen in der Mitte des Rohrs), bezogen auf die Längsachse des Karts.

Jede Stange muss an zwei geschweißten Rohrbefestigungen befestigt werden, die 500.0 ± 5 mm voneinander entfernt sein müssen (gemessen in der Mitte des Rohrs). Diese Halterungen müssen parallel zum Boden und senkrecht zur Achse des Chassis verlaufen und eine Einführung von 50.0 mm der Stange ermöglichen.

Höhe der oberen Stange: mindestens 160.0 mm über dem Boden (gemessen an der Oberkante des Rohrs). Siehe TZ Nr. 2.0

9.4.2.2 Seitliche Stoßfänger in Verbindung mit Radabdeckungen

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.4.2.2.a Nicht zugelassen für die Schweizer Meisterschaft. Siehe Anhang 13.

CIK-Bestimmungen

Die seitlichen Stoßfänger in Verbindung mit Radschutzvorrichtungen bestehen aus zwei Elementen aus Rundstahlrohr, die in Bezug auf die Längsachse des Karts zentriert sind. Jedes Element muss aus einer unteren und einer oberen Stange bestehen. Sie müssen einen Durchmesser von 20,0 mm haben. Die Mindestlänge beträgt 400,0 mm für die untere Stange und 300,0 mm für die obere Stange. Gesamtbreite: mindestens 480,0 mm und höchstens 580,0 mm für die untere Stange, mindestens 480,0 mm und höchstens 660,0 mm für die obere Stange (gemessen in der Mitte des Rohrs) in Bezug auf die Längsachse des Karts. Jede Stange muss an zwei geschweißten Rohrbefestigungen befestigt werden, die einen Abstand von 500,0 ± 5 mm (gemessen in der Mitte des Rohrs) haben müssen. Diese Befestigungen müssen parallel zum Boden und senkrecht zur Achse des Fahrgestells sein und ein Einführen der Stange um 50,0 mm ermöglichen. Höhe der oberen Stange: mindestens 160,0 mm über dem Boden (gemessen bis zur Oberkante des Rohrs). Siehe TZ Nr. 2.0a.

permettre une insertion de la barre de 50.0 mm.

Hauteur: minimum 70.0 mm et maximum 110.0 mm (mesurés au haut du tube).

Porte-à-faux avant: minimum 350.0 mm.

Ces deux éléments doivent être alignés verticalement, comme indiqué dans les DT n° 2.0 et 2.2, et perpendiculairement au sol ou au plancher/aux tubes principaux du châssis. Les deux barres doivent être reliées par le support du pare-chocs avant.

Le pare-chocs avant doit être indépendant de la fixation des pédales. Il doit permettre le montage du carénage avant obligatoire.

9.4.2 Pare-chocs latéraux

Le pare-chocs latéral est constitué de deux éléments de tube rond en acier qui sont centrés par rapport à l'axe longitudinal du kart. Chaque élément doit être constitué d'une barre inférieure et d'une barre supérieure. Elles doivent avoir un diamètre de 20.0 mm.

La longueur droite minimum est de 400.0 mm pour la barre inférieure et de 300.0 mm pour la barre supérieure.

Largeur hors-tout: minimum 480.0 mm et maximum 520.0 mm pour la barre inférieure, minimum 480.0 mm et maximum 600.0 mm pour la barre supérieure (mesuré au milieu du tube) par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Chaque barre doit être attachée à deux fixations de tube soudées qui doivent être distantes de 500.0 ± 5 mm (mesuré au milieu du tube). Ces fixations doivent être parallèles au sol, perpendiculaires à l'axe du châssis et permettre une insertion de 50.0 mm de la barre.

Hauteur de la barre supérieure: 160.0 mm minimum du sol (mesurés au haut du tube). Voir DT n° 2.0.

9.4.2.2 Pare-chocs latéraux associés à des boucliers de roue

Préscription générales ASS

9.4.2.2.a Non autorisé pour le Championnat Suisse. Voir Annexe 13.

Préscription CIK

Les pare-chocs latéraux associés à des boucliers de roue sont composés de deux éléments en tube rond en acier magnétique centrés par rapport à l'axe longitudinal du kart. Chaque élément doit être composé d'une barre inférieure et d'une barre supérieure. Elles doivent avoir un diamètre de 20,0 mm. La longueur droite minimale est de 400,0 mm pour la barre inférieure et de 300,0 mm pour la barre supérieure. Largeur totale : 480,0 mm minimum et 580,0 mm maximum pour la barre inférieure, 480,0 mm minimum et 660,0 mm maximum pour la barre supérieure (mesurée au milieu du tube) par rapport à l'axe longitudinal du kart. Chaque barre doit être fixée à deux fixations tubulaires soudées qui doivent être espacées de 500,0 ± 5 mm (mesurées au milieu du tube). Ces fixations doivent être parallèles au sol, perpendiculaires à l'axe du châssis et permettre une insertion de 50,0 mm de la barre. Hauteur de la barre supérieure : 160,0 mm minimum à partir du sol (mesurée jusqu'au sommet du tube). Voir DT n° 2.0a.

9.5 Karosserie

Die Karosserie muss von der CIK-FIA homologiert sein, ebenso wie die Stossstangen und die dazugehörigen Befestigungen. Die Kombination von zugelassenen Karosserieteilen ist erlaubt. Die beiden Seitenpontons müssen jedoch, als eine Einheit verwendet werden.

Kein Karosserieteil darf als Kraftstofftank oder zur Befestigung von Ballast verwendet werden. Siehe TZ Nr. 2.1.

Jegliche künstliche oder nicht künstliche Erwärmung auf eine Temperatur über der Umgebungstemperatur oder Erweichung der Karosserie ist nicht zulässig.

9.5.1 Material

Siehe Artikel 4.10.2.

9.5.2 Frontverkleidung

Die vordere Verkleidung muss auf Höhe der Vorderräder angebracht sein und darf keine scharfen Kanten haben. Sie darf nicht in der Lage sein, Wasser, Kies oder andere Substanzen zurückzuhalten.

Es ist nur ein Lüftungsloch erlaubt, dessen Durchmesser 12 mm nicht überschreiten darf und das sich auf der Rückseite der vorderen Verkleidung befinden muss.

Mindestbreite: 1'000.0 mm. Maximale Breite: Hintere Gesamtbreite der Einheit Vorderrad/Vorderachse.

Maximaler Abstand zwischen den Vorderrädern und der Rückseite der Verkleidung: 180.0 mm.

Vorderer Überhang: maximal 680 mm, siehe TZ Nr. 2.1.

Montagesatz für die vordere Verkleidung, siehe TZ Nr. 2.2.

Die gesamte vordere Verkleidung muss der TZ Nr. 2.2 entsprechen, insbesondere der Abstand von mindestens 60,1 mm zwischen den beiden Auflagerrohren der Schellen sowie der Abstand von 1 mm zwischen den Hakenklämmen und den Montagesätzen der vorderen Verkleidung.

Eine homologierte Frontverkleidung, die bei einem internationalen Kart-Rennen an einem Kart montiert wird, muss jederzeit in der Lage sein, den in Anhang 9 beschriebenen Vertikalschubtest zu bestehen.

9.5.3 Frontschild

Die Frontplatte darf sich nicht über der horizontalen Ebene befinden, die durch die Oberseite des Lenkrads definiert ist. Sie darf weder die normale Funktion der Pedale beeinträchtigen noch einen Teil der Füße in der normalen Fahrposition bedecken. Der Abstand zwischen dem Schild und dem Lenkrad muss mindestens 50.0 mm betragen und darf nicht über die vordere Verkleidung hinausragen.

Breite: mindestens 250.0 mm und maximal 300.0 mm.

Der untere Teil der Verkleidung muss direkt oder indirekt fest mit dem vorderen Teil des Chassis verbunden sein. Der obere Teil der Platte muss durch eine oder mehrere unabhängige Stangen fest mit der Lenksäulenhalterung verbunden sein. Auf der Frontplatte muss Platz für die Wettbewerbsnummern vorhanden sein.

9.5.4 Seitenverkleidung

Die Oberfläche des Seitenaufbaus muss gleichmäßig und glatt sein und darf außer den für die Befestigung erforderlichen Löchern keine weiteren Löcher aufweisen.

Kein Teil der Seitenverkleidung darf einen Teil des in normaler Fahrposition sitzenden Fahrers bedecken.

Die Seitenverkleidung darf den Chassis-Rahmen von unten gesehen nicht überlappen.

9.5 Carrosserie

La carrosserie doit être homologuée par la CIK-FIA, ainsi que les pare-chocs et les fixations qui les accompagnent.

La combinaison d'éléments de carrosserie homologués est autorisée. Toutefois, les deux pontons latéraux doivent être utilisés comme un ensemble.

Aucun élément de la carrosserie ne peut être utilisé comme réservoir de carburant ou pour fixer du lest. Voir DT n° 2.1.

Tout réchauffement à une température supérieure à la température ambiante ou ramollissement de la carrosserie, artificiel ou non, n'est pas autorisé.

9.5.1 Matériau

Voir Article 4.10.2.

9.5.2 Carénage avant

Le carénage avant doit être placé à la hauteur des roues avant et ne pas comporter d'arêtes vives.

Il ne doit pas pouvoir retenir l'eau, le gravier ou toute autre substance.

Un seul trou d'aération est autorisé, son diamètre ne doit pas dépasser 12 mm et il doit être situé sur la face arrière du carénage avant.

Largeur minimum: 1'000.0 mm. Largeur maximum: largeur arrière hors-tout de l'unité roue avant/arbre avant.

Espace maximum entre les roues avant et l'arrière du carénage: 180.0 mm.

Porte-à-faux avant: maximum 680.0 mm, voir DT n° 2.1.

Kit de montage du carénage avant, voir DT n° 2.2.

L'ensemble du carénage avant doit être conforme au DT n° 2.2 notamment la distance de 60,1 mm minimum entre les deux tubes d'appui des colliers de serrage ainsi que l'écartement de 1 mm entre les brides à crochet et les kits de montage du carénage avant.

Un carénage avant homologué monté sur un kart lors d'une épreuve internationale de karting doit être capable, à tout moment, de passer le test de poussée verticale décrit à l'Annexe 9

9.5.3 Panneau avant

Le panneau avant ne doit pas être situé au-dessus du plan horizontal défini par le haut du volant.

Il ne doit pas entraver le fonctionnement normal des pédales, ni recouvrir une partie des pieds dans la position normale de conduite.

Il doit laisser un espace d'au moins 50.0 mm entre le panneau et le volant et ne doit pas dépasser le carénage avant.

Largeur: minimum 250.0 mm et maximum 300.0 mm.

La partie inférieure du panneau doit être solidement fixée à la partie avant du cadre de châssis, directement ou indirectement. Sa partie supérieure doit être solidement fixée au support de la colonne de direction par une ou plusieurs barres indépendantes. Un espace pour les numéros de compétition doit être prévu sur le panneau avant.

9.5.4 Carrosserie latérale

La surface de la carrosserie latérale doit être uniforme et lisse; elle ne doit pas comporter de trous autres que ceux nécessaires à des fins de fixation.

Aucun élément de la carrosserie latérale ne doit recouvrir une partie quelconque du pilote assis dans la position normale de conduite.

Sie darf nicht in der Lage sein, Wasser, Kies oder andere Substanzen zurückzuhalten und muss fest mit den seitlichen Stoßstangen verbunden sein.

Auf der vertikalen Fläche in der Nähe der Hinterräder muss Platz für die Wettbewerbsnummern vorhanden sein.

Die Seitenkarosserie darf unter keinen Umständen über der Ebene liegen, die durch die Oberseite der Vorder- und Hinterreifen definiert ist, und muss zwischen 0 und 40,0 mm (nach innen) von der Ebene entfernt sein, die durch die vordere Außenkante des Vorderrads und die vordere Außenkante des Hinterrads (Vorderräder in aufrechter Position) gemäß der Technischen Zeichnung 2.1 a definiert ist.

Die seitliche Karosserie darf unter keinen Umständen über der Ebene liegen, die durch die Oberkante der Vorder- und Hinterreifen definiert wird, oder mehr als 40,0 mm über der Ebene liegen, die durch die Außenkante der Vorder- und Hinterräder definiert wird (Vorderräder in aufrechter Position). Der Seitenaufbau muss eine Bodenfreiheit von mindestens 25,0 mm und maximal 60,0 mm haben.

Abstand zwischen der Vorderseite des Seitenaufbaus und den Vorderrädern: maximal 150,0 mm.

Abstand zwischen der Rückseite des Seitenaufbaus und den Hinterrädern: maximal 60,0 mm.

Bei Regen darf der Seitenaufbau nicht über die Ebene hinausragen, die durch die Außenkante der Hinterräder definiert ist. Siehe TZ Nr. 2.1.

9.5.4.1 Seitenverkleidung in Verbindung mit Radschutzvorrichtungen

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.5.4.1.a Nicht zugelassen für die Schweizer Meisterschaft. Siehe Anhang 13.

CIK-Bestimmungen:

Die Oberfläche der seitlichen Karosserie in Verbindung mit Radabdeckungen muss gleichmäßig und glatt sein; sie darf keine anderen Löcher als die zur Befestigung erforderlichen aufweisen. Kein Teil der Seitenverkleidung darf einen Teil des Fahrers in normaler Fahrposition überdecken. Sie darf das Fahrgestell von unten gesehen nicht überlappen. Sie darf kein Wasser, Kies oder andere Substanzen zurückhalten und muss fest an den Seitenstoßstangen befestigt sein. Auf der vertikalen Fläche in der Nähe der Hinterräder muss ein Platz für die Startnummern vorgesehen sein. Die Seitenverkleidung darf unter keinen Umständen über der Ebene liegen, die durch die Oberkante der Vorder- und Hinterreifen definiert ist, und muss sich gemäß der technischen Zeichnung 2.1.b zwischen 30,0 mm und 40,0 mm mindestens 20,0 mm über die Ebene hinaus erstrecken, die durch die Außenkante des Hinterrads definiert ist. Die Seitenverkleidung muss eine Bodenfreiheit von mindestens 25,0 mm und höchstens 60,0 mm haben. Abstand zwischen der Vorderseite der Seitenverkleidung und den Vorderrädern: maximal 150,0 mm. Abstand zwischen der Rückseite der Seitenverkleidung und den Hinterrädern: maximal 60,0 mm. Bei nasser Witterung muss die Seitenverkleidung mindestens 30,0 mm, jedoch nicht mehr als 40,0 mm, über die durch die Außenkante der Hinterräder definierte Ebene hinausragen. Siehe TZ Nr. 2.1b.

9.5.5 Heckauffahrtschutz

Der Heckauffahrtschutz muss auf der Höhe der Hinterräder angebracht sein.

La carrosserie latérale ne doit pas chevaucher le cadre de châssis vu de dessous.

Elle ne doit pas pouvoir retenir l'eau, le gravier ou toute autre substance et doit être solidement fixée aux pare-chocs latéraux. Un espace pour les numéros de compétition doit être prévu sur la surface verticale près des roues arrière.

La carrosserie latérale ne doit en aucun cas être située au-dessus du plan défini par le sommet des pneus avant et arrière et doit être située entre 0 et 40,0 mm (vers l'intérieur) du plan défini par le bord extérieur avant de la roue avant et le bord extérieur avant de la roue arrière (roues avant en position droite) conformément au dessin technique 2.1 a.

La carrosserie latérale ne doit en aucun cas être située au-dessus du plan défini par le sommet des pneus avant et arrière ou dépasser de plus de 40,0 mm le plan défini par le bord extérieur des roues avant et arrière (roues avant en position droite).

La carrosserie latérale doit avoir une garde au sol minimum de 25,0 mm et maximum de 60,0 mm.

Espace entre l'avant de la carrosserie latérale et les roues avant: maximum 150,0 mm.

Espace entre l'arrière de la carrosserie latérale et les roues arrière: maximum 60,0 mm.

Par temps de pluie, la carrosserie latérale ne doit pas dépasser le plan défini par le bord extérieur des roues arrière. Voir DT n° 2.1.

9.5.4.1 Carrosserie latérale associés à des boucliers de roue

Préscription générales ASS

9.5.4.1.a Non autorisé pour le Championnat Suisse. Voir Annexe 13

Préscription CIK:

La surface de la carrosserie latérale associée à des boucliers de roue doit être uniforme et lisse; elle ne doit pas comporter d'autres trous que ceux nécessaires à la fixation. Aucune partie de la carrosserie latérale ne doit recouvrir une partie quelconque du pilote assis en position normale de conduite. Elle ne doit pas chevaucher le châssis vu de dessous. Elle ne doit pas pouvoir retenir l'eau, le gravier ou toute autre substance et doit être solidement fixée aux pare-chocs latéraux. Un emplacement pour les numéros de course doit être prévu sur la surface verticale proche des roues arrière. La carrosserie latérale ne doit en aucun cas être positionnée au dessus du plan défini par le sommet des pneus avant et arrière et doit s'étendre entre 30,0 mm et 40,0 mm minimum 20,0 mm au delà du plan défini par le bord extérieur de la roue arrière, conformément au dessin technique 2.1.b. La carrosserie latérale doit avoir une garde au sol minimale de 25,0 mm et maximale de 60,0 mm. Écart entre l'avant de la carrosserie latérale et les roues avant: 150,0 mm maximum. Écart entre l'arrière de la carrosserie latérale et les roues arrière: 60,0 mm maximum. Par temps humide, la carrosserie latérale doit dépasser le plan défini par le bord extérieur des roues arrière d'au moins 30,0 mm, mais pas plus de 40,0 mm. Voir DT n° 2.1b.

9.5.5.1 Protection des roues arrière

La protection des roues arrière doit être placée à la hauteur des roues arrière.

Unter allen Bedingungen muss der Heckauffahrtschutz eine Linie mit der Außenseite der Hinterräder bilden.

Breite: Mindestens 1'340,0 mm, maximal die Breite der Hinterräder über alles, jederzeit und unter allen Umständen. Bodenfreiheit: mindestens 25,0 mm und maximal 60,0 mm in mindestens drei Räumen mit einer Breite von mindestens 200,0 mm, die sich in der Verlängerung der Hinterräder und der Achse des Chassis befinden.

Hinterer Überhang: maximal 400,0 mm.

Abstand zwischen der Vorderseite des Heckauffahrtschutz und der Oberfläche der Hinterräder: mindestens 15,0 mm, höchstens 50,0 mm.

Siehe TZ Nr. 2.0 und 2.1.

Die beiden äußeren verstellbaren Teile des genehmigten Hinterradschutzes müssen sich farblich deutlich vom Hauptteil des Hinterradschutzes unterscheiden. Dies kann durch ein spezielles Aufkleberset oder durch das Einfärben der Teile schon bei der Produktion erreicht werden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.5.5.1.a Die beiden verstellbaren äusseren Teile des homologierten Hinterradschutzes müssen keine andere Farbe aufweisen.

9.5.5.2 Schutz der Hinterräder mit Radabdeckungen

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.5.5.2.a Nicht zugelassen für die Schweizer Meisterschaft. Siehe Anhang 13.

CIK-Bestimmungen:

Der Schutz der Hinterräder mit Radabdeckungen muss gemäss RH zugelassen sein und den Anforderungen der FH entsprechen.

Jeder Radschutz muss mit zwei Schrauben der Größe M8 oder größer am Hinterradschutz befestigt werden. Der Abstand zwischen den Schraubenachsen muss mindestens 75 mm betragen, gemessen in horizontaler Richtung.

Der Hinterradschutz und die Hinterradabdeckungen müssen fest montiert sein. Zwischen dem Rahmenrohr und dem Hinterradschutz darf keine Bewegung möglich sein.

Der Radialspielraum zwischen Hinterrad und Hinterradabdeckung muss mindestens 20,0 mm betragen, Rollen sind von dieser Anforderung ausgenommen.

Das Radialspiel zwischen Hinterrad und Rollen muss zwischen 15,0 mm und 30,0 mm liegen.

Die Hinterradabdeckungen müssen mindestens 20 mm, jedoch nicht mehr als 30 mm über die Außenfläche der Hinterräder auf jeder Seite hinausragen.

Die hinteren Radabdeckungen müssen so positioniert sein, dass sie mindestens 20 mm, jedoch nicht mehr als 40 mm über den höchsten Punkt des Hinterrads hinausragen.

Mindestbreite des Schutzes der Hinterräder mit Radabdeckungen: definiert als der Abstand zwischen den Außenflächen der Hinterräder plus zusätzlich 20,0 mm auf jeder Seite.

Maximale Breite: definiert als der Abstand zwischen den Außenflächen der Hinterräder plus zusätzlich 30,0 mm auf jeder Seite. Bodenfreiheit: mindestens 25,0 mm und höchstens 60,0 mm in mindestens drei Bereichen mit einer Mindestbreite von 200,0 mm, die sich in Verlängerung der Hinterräder und der Mittelachse des Fahrgestells befinden. Hecküberhang: maximal 400,0 mm. Siehe TZ Nr. 2.0a und Nr. 2.1b.

Quelles que soient les conditions, la protection des roues arrière doit être en ligne avec l'extérieur des roues arrière.

Largeur: minimum 1'340,0 mm, maximum celle de la largeur arrière hors-tout, à tout moment et en toute circonstance.

Garde au sol: minimum 25,0 mm et maximum 60,0 mm dans au moins trois espaces d'une largeur minimum de 200,0 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et de l'axe du châssis.

Porte-à-faux arrière: maximum 400,0 mm.

Espace entre l'avant de la protection des roues arrière et la surface des roues arrière: minimum 15,0 mm, maximum 50,0 mm.

Voir DT n° 2.0 et 2.1.

Les deux parties extérieures réglables de la protection des roues arrière homologuées doivent avoir une couleur clairement différente de celle de la partie principale de la protection des roues arrière. Cela peut se faire au moyen d'un kit d'auto-collants spécifiques ou en colorant les pièces dès la production.

Prescriptions générales ASS

9.5.5.1.a Les deux parties extérieures réglables de la protection des roues arrière homologuées ne doivent pas être d'une couleur différente.

9.5.5.2 Protection des roues arrières avec boucliers de roue

Préscription générales ASS

9.5.5.2.a Non autorisé pour le Championnat Suisse. Voir Annexe 13.

Préscription CIK:

La protection des roues arrière avec boucliers de roue doit être homologuée conformément au RH et être conforme à la FH. Chaque bouclier de roue doit être attaché à la protection des roues arrière à l'aide de deux boulons de dimension M8 minimum. Les axes des boulons seront séparés d'au moins 75 mm, mesurés dans le sens horizontal.

La protection des roues arrière et les boucliers des roues arrière doivent être fixés. Aucun mouvement n'est autorisé entre le tube du châssis et la protection des roues arrière.

Le jeu radial entre la roue arrière et le bouclier de roue arrière doit être d'au moins 20,0 mm, les rouleaux sont exemptés de cette exigence.

Le jeu radial entre la roue arrière et les rouleaux doit être compris entre 15,0 mm et 30,0 mm.

Les boucliers de roue arrière doivent dépasser d'au moins 20 mm, mais pas plus de 30 mm, le plan extérieur des roues arrière de chaque côté.

Les boucliers de roue arrière doivent être positionnés de manière à dépasser d'au moins 20 mm, mais pas plus de 40 mm, le point le plus haut de la roue arrière.

Largeur minimale de la protection des roues arrière avec boucliers de roue: définie comme la distance entre les plans extérieurs des roues arrière, plus 20,0 mm supplémentaires de chaque côté.

Largeur maximale: définie comme la distance entre les plans extérieurs des roues arrière, plus 30,0 mm supplémentaires de chaque côté. Garde au sol: 25,0 mm minimum et 60,0 mm maximum dans au moins trois espaces d'une largeur minimale de 200,0 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et de l'axe central du châssis.

Porte-à-faux arrière: 400,0 mm maximum. Voir DT n° 2.0a et n° 2.1b.

9.6 Bremsen

Alle Bremsanlagen in der Gruppe 2 müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Die folgenden Bremstypen müssen verwendet werden:

- B2 oder BRKR in allen Klassen ohne Getriebe ;
- B4 oder „BRKF + BRKR (innerhalb derselben Marke)“ in Klassen mit Schaltgetrieben.

9.7 Räder

In der Gruppe 2 sind nur 5-Zoll-Felgen mit CIK-FIA homologierten 5-Zoll-Reifen erlaubt. Siehe Artikel 4.13-4.15 der TR.

9.8 Datenerfassung (Data logging)

Die folgenden Daten dürfen erfasst werden:

- Motordrehzahl durch Induktion am Zündkerzen-HT-Kabel;
- zwei Temperaturen;
- Radgeschwindigkeit an einem Rad;
- ein X/Y/Z-Beschleunigungsmesser und
- GPS-Daten und Rundenzeiten.

Wird ein Abgastemperatursensor für eine der Temperaturen verwendet, muss er an der in TZ Nr. 2.9 (OK) und TZ Nr. 2.10 (OK-Junior) angegebenen Stelle angebracht werden.

Bei KZ2 ist die Verwendung eines Temperatursensors im Auspuffkrümmer freigestellt. Er darf jedoch weder den homologierten Auspuff noch die vorgeschriebenen Abmessungen des Krümmers ändern.

9.9 Masse des Kart

	Total (einschl. Fahrer)	Kart (ohne Kraftstoff)
OK	150.0 kg minimum	70.0 kg minimum*
OK-N	155.0 kg minimum	70.0 kg minimum*
OK Junior	140.0 kg minimum	70.0 kg minimum*
OK-N Junior	145.0 kg minimum	70.0 kg minimum*
KZ2	175.0 kg minimum	
KZ2 Masters	180.0 kg minimum	

E-Karting Junior 165.0 kg minimum
E-Karting Senior 175.0 kg minimum

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.9.a Das Mindestgesamtgewicht in der OK-Klasse wird auf 155 kg festgelegt.

9.10 KZ-Motor

Alle KZ-Motoren müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Motor vorgelegt werden. Die Motor-Homologation findet alle drei Jahre statt. Die Originalteile des homologierten Motors müssen immer mit den in der HF beschriebenen Fotos, Zeichnungen, Materialien und physikalischen Abmessungen übereinstimmen.

9.10.1 Eigenschaften des Motors

Wassergekühlter 125.0 cm³ Einzylindermotor mit Membran-Einlasssteuerung und Getriebe, mit einem Kühlkreislauf für Kurbelgehäuse, Zylinder und Kopf.

Es darf nicht möglich sein, das Getriebe vom Motor zu trennen. Das Motorgehäuse muss aus zwei Teilen bestehen (vertikal oder horizontal).

Der Winkel des Auslasskanals ist auf maximal 199.0° begrenzt, gemessen in Höhe der Kante der Öffnung nach dem in Anhang 3 beschriebenen Verfahren.

9.6 Freins

Tous les freins dans le Groupe 2 doivent être homologués par la CIK-FIA. Les types de freins suivants doivent être utilisés :

- B2 ou BRKR dans toutes les classes sans boîtes des vitesses ;
- B4 ou « BRKF + BRKR (au sein de la même marque) » dans les classes à boîtes de vitesses.

9.7 Roues

Dans le Groupe 2, seules les jantes de 5 pouces sont autorisées avec des pneus de 5 pouces homologués par la CIK-FIA. Voir les Articles 4.13-4.15 du RT.

9.8 Enregistrement de données

Les données suivantes peuvent être enregistrées :

- le régime du moteur par induction sur le câble HT de la bougie d'allumage ;
- deux températures ;
- la vitesse d'une roue ;
- un accéléromètre X/Y/Z ; et
- les données GPS et les temps au tour.

Si une sonde de température d'échappement est utilisée comme l'une des températures, elle doit être montée à l'emplacement spécifié dans les DT n° 2.9 (OK) et DT n° 2.10 (OK-Junior).

En KZ2, l'utilisation d'une sonde de température dans le collecteur d'échappement est libre. Cependant, elle ne doit pas modifier l'échappement homologué ou les dimensions réglementaires du collecteur.

9.9 Masse du kart

	Total (pilote compris)	Kart (sans carburant)
OK	Minimum 150.0 kg	Minimum 70.0 kg
OK-N	Minimum 155.0 kg	Minimum 70.0 kg
OK-Junior	Minimum 140.0 kg	Minimum 70.0 kg
OK-N Junior	Minimum 145.0 kg	Minimum 70.0 kg
KZ2	Minimum 175.0 kg	
KZ2 Masters	Minimum 180.0 kg	

E-Karting Junior Minimum 165.0 kg
E-Karting Senior Minimum 175.0 kg

Prescriptions générales ASS

9.9.a La masse totale minimum en catégorie OK est fixé à 155 kg

9.10 Moteur KZ

Tous les moteurs KZ doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le moteur. L'homologation des moteurs a lieu tous les trois ans.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours correspondre aux photographies, dessins, matériaux et dimensions physiques décrits dans la FH.

9.10.1 Caractéristiques du moteur

Moteur monocylindre de 125.0 cm³ avec admission à clapets et boîte de vitesses, refroidi par eau, avec un circuit de refroidissement pour le carter, le cylindre et la culasse.

Il ne doit pas être possible de séparer la boîte de vitesses du moteur. Le carter du moteur doit être constitué de deux parties (verticales ou horizontales).

Angle de l'orifice d'échappement limité à un maximum de 199.0°, mesuré au niveau du bord de l'orifice selon la méthode décrite à l'Annexe 3.

Volumen des Verbrennungsraums: mindestens 11.0 cm³, gemessen nach dem in Anhang 2 beschriebenen Verfahren. Deckel des Membrangehäuses: freigestellt. Getriebe einschließlich des mit dem Motor homologierten Primärgetriebes. Zur Kontrolle der Übersetzungsverhältnisse siehe Anhang 1.

Handbetätigte mechanische Getriebesteuerung.

9.10.2 Änderungen

Alle Änderungen im Inneren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Hub;
- Bohrung (außerhalb der Höchstgrenzen);
- Mittellinie der Pleuelstange;
- Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und Kurbelgehäuse;
- Anzahl der Auslassöffnungen und -kanäle;
- das Membrangehäuse (Abmessungen und Zeichnung);
- Zusätze, um den Durchmesser der Kurbelwelle zu vergrößern;
- Einsätze im Kurbelgehäuse und/oder im Zylinder, ausgenommen solche für Kurbelwellenlager und Befestigungselemente (Bohrungen, Dübel); und
- das Getriebe und sein Schaltmechanismus

Alle Änderungen am Äußeren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Anzahl der Vergaser; und
 - das äußere Erscheinungsbild des eingebauten Motors.
- Nicht als Änderungen am äußeren Erscheinungsbild des Motors gelten: das Beschneiden der Kühllanschlüsse, die Änderung der Farbe der Teile und die Änderung der Verbindungen (einschließlich, aber nicht beschränkt auf die des Vergasers, der Zündspule, des Auspuffs, der Kupplung oder des Motors selbst), vorausgesetzt, ihre homologierte Position wird nicht geändert.

9.11 OK/OK-Junior Motoren

Alle OK, **OK-N** und OK-Junior Motoren müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Motor vorgelegt werden. Die Motor-Homologation findet alle drei Jahre statt.

Die Originalteile des homologierten Motors müssen immer mit den in der HF beschriebenen Fotos, Zeichnungen, Materialien und physikalischen Abmessungen übereinstimmen.

9.11.1 Eigenschaften des Motors

Wassergekühlter 125 cm³ Einzylinder-Zweitakt Motor mit Membran-Einlasssteuerung und Direktantrieb und einem Kühlkreislauf für Kurbelgehäuse, Zylinder und Kopf.

Die Auslassöffnungswinkel werden nach dem in Anhang 3 beschriebenen Verfahren in Höhe des Öffnungsrandes gemessen. Sie sind begrenzt auf:

- OK/OK-N 194.0° maximal
- OK-Junior 170.0° maximal

Das Brennraumvolumen wird nach dem in Anhang 2 beschriebenen Verfahren gemessen.

- OK mindestens 9.0 cm³
- OK-N mindestens 10.0 cm³
- OK-Junior mindestens 12.0 cm³

Das obligatorische Dekompressionsventil muss auf der Oberseite des Zylinderkopfs angebracht sein.

Volume de la chambre de combustion : 11.0 cm³ minimum, mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe 2.

Couvercle de boîte à clapets : libre.

Boîte de vitesses comprenant le rapport primaire homologué avec le moteur. Pour la vérification des rapports, voir Annexe 1.

Commande manuelle mécanique de la boîte de vitesses.

9.10.2 Modifications

Toutes les modifications de l'intérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- la course ;
- l'alésage (en dehors des limites maximums) ;
- l'axe de la bielle ;
- le nombre de conduits de transfert et d'orifices d'admission dans le cylindre et le carter moteur ;
- le nombre d'orifices et de conduits d'échappement ;
- la boîte à clapets (dimensions et dessin) ;
- les ajouts pour augmenter le diamètre du vilebrequin ;
- les inserts dans le carter et/ou le cylindre, à l'exception de ceux destinés aux paliers du vilebrequin et aux éléments de fixation (trous percés, chevilles) ; et
- boîte de vitesses et son mécanisme de changement de vitesse.

Toutes les modifications de l'extérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- le nombre de carburateurs ; et
 - l'aspect extérieur du moteur monté.
- Ne sont pas considérées comme des modifications de l'aspect extérieur du moteur : l'ajustement des raccords de refroidissement, la modification de la couleur des pièces et la modification des fixations (y compris, mais sans s'y limiter, celles du carburateur, du système d'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même), à condition que leur position homologuée ne soit pas modifiée.

9.11 Moteurs OK/OK-Junior

Tous les moteurs OK, **OK-N** et OK-Junior doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le moteur. L'homologation des moteurs a lieu tous les trois ans.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours correspondre aux photographies, dessins, matériaux et dimensions physiques décrits dans la FH.

9.11.1 Caractéristiques du moteur

Moteur monocylindre de 125 cm³ à deux temps, à entraînement direct et admission à clapet, refroidi par eau, avec circuit de refroidissement pour le carter, le cylindre et la culasse.

Les angles des orifices d'échappement sont mesurés au niveau du bord de l'orifice, conformément à la méthode décrite à l'Annexe 3. Ils sont limités à :

- OK/OK-N Maximum 194.0°
- OK-Junior Maximum 170.0°

Le volume de la chambre de combustion est mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe 2.

- OK Minimum 9.0 cm³
- OK-N Minimum 10.0 cm³
- OK-Junior Minimum 12.0 cm³

La soupape de décompression, qui est obligatoire, doit être montée sur le dessus de la culasse.

In OK ist ein spezifisches Einheits-Power-Valve erlaubt. Es muss der TZ Nr. 2.8 entsprechen und für den Motor homologiert sein. Dem Kraftstoff dürfen maximal 4% Schmiermittel beige-mischt werden.

9.11.2 Änderungen

Alle Änderungen im Inneren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Hub;
- Bohrung (außerhalb der Höchstgrenzen);
- Mittellinie der Pleuelstange;
- Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und Kurbelgehäuse;
- Anzahl der Auslassöffnungen und -kanäle;
- das Membrangehäuse (Abmessungen und Zeichnung);
- Einsätze im Kurbelgehäuse und/oder im Zylinder, ausgenommen solche für Kurbelwellenlager und Befestigungselemente (Bohrungen, Dübel); und
- jegliche Oberflächenbehandlung der Zylinderlaufbuchse, einschließlich, aber nicht beschränkt auf chemische Behandlung dem Hinzufügen von Beschichtungen.

In den besonderen Bestimmungen aufgeführte Beschränkungen müssen beachtet werden.

Alle Änderungen am Äußeren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Anzahl der Vergaser (vorgeschriebene Verwendung eines einzigen homologierten Vergasers); und
- das äußere Erscheinungsbild des eingebauten Motors.

Nicht als Änderungen am äußeren Erscheinungsbild des Motors gelten: das Beschneiden der Kühlan schlüsse, die Änderung der Farbe der Teile und die Änderung der Verbindungen (einschließlich, aber nicht beschränkt auf die des Vergasers, der Zündspule, des Auspuffs, der Kupplung oder des Motors selbst), vorausgesetzt, ihre homologierte Position wird nicht geändert.

9.12 Vergaser

Alle Vergaser (ausser KZ) müssen von der CIK-FIA homologiert werden. Ein FH wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Vergaser geliefert werden. Die Originalteile des homologierten Vergasers müssen immer mit den in der FH beschriebenen Fotos, Zeichnungen, Materialien und physischen Abmessungen übereinstimmen.

9.12.1 KZ-Vergaser

Venturi-Vergaser aus Aluminium mit einem maximalen Durchmesser von 30 mm.

Der Vergaser muss strikt original bleiben. Lediglich Schieber, Nadel, Schwimmer, Schwimmerkammer, Nadelschaft (Spray), Düsen und Nadelsatz dürfen verändert werden, sofern alle ausgetauschten Teile original sind. Der eingebaute Benzinfilter und die Platte (Teil Nr. 28 in TZ Nr. 2.5 im Anhang) dürfen entfernt werden; wenn sie beibehalten werden, müssen sie original sein.

Nach dem Vergaser darf ein Kraftstoffhahn verwendet werden, um den Kraftstoffdurchfluss zu regulieren.

Für FIA-Karting-Meisterschaften, -Pokale und -Trophäen wird aufgrund einer Ausschreibung ein einziger Vergaserlieferant bestimmt.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.12.1.a Der maximale Durchmesser des Venturi des Vergasers beträgt 30.06mm ohne Toleranz.

En OK, une soupape de puissance monotype spécifique est autorisée. Elle doit être conforme au DT n° 2.8 et être homologuée avec le moteur.

Un maximum de 4% de lubrifiant ajouté au carburant est autorisé.

9.11.2 Modifications

Toutes les modifications de l'intérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- la course ;
- l'alésage (en dehors des limites maximums) ;
- l'axe de la bielle ;
- le nombre de conduits de transfert et d'orifices d'admission dans le cylindre et le carter moteur ;
- le nombre d'orifices et de conduits d'échappement ;
- la boîte à clapets (dimensions et dessin) ;
- les inserts dans le carter et/ou le cylindre, à l'exception de ceux destinés aux paliers du vilebrequin et aux fixations (trous percés, chevilles) ; et
- tout traitement de surface de la chemise du cylindre, y compris, mais sans s'y limiter, un traitement chimique ou l'ajout d'un revêtement.

Les restrictions prévues par les règlements particuliers doivent être respectées.

Toutes les modifications de l'extérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- le nombre de carburateurs (utilisation obligatoire d'un carburateur homologué) ; et
- l'aspect extérieur du moteur monté.

Ne sont pas considérées comme des modifications de l'aspect extérieur du moteur : l'ajustement des raccords de refroidissement, la modification de la couleur des pièces et la modification des fixations (y compris, mais sans s'y limiter, celles du carburateur, du système d'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même), à condition que leur position homologuée ne soit pas modifiée.

9.12 Carburateur

Tous les carburateurs (sauf KZ) doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le carburateur.

Les pièces d'origine du carburateur homologué doivent toujours correspondre aux photographies, dessins, matériaux et dimensions physiques décrits dans la FH.

9.12.1 Carburateur KZ

Carburateur avec diffuseur de type Venturi en aluminium, d'un diamètre maximum de 30 mm.

Le carburateur doit rester strictement d'origine. Les seuls réglages autorisés sont ceux de la glissière, de l'aiguille, des flotteurs, de la chambre de flotteur, de la tige d'aiguille, des gicleurs et du kit d'aiguille, à condition que toutes les pièces échangées soient d'origine. Le filtre à essence incorporé et la plaque (pièce n° 28 sur le DT n° 2.5 annexé) peuvent être retirés ; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.

Un robinet de carburant peut être utilisé après le carburateur pour régler le débit de carburant.

Pour les Championnats, Coupes et Trophées de Karting de la FIA, un seul fournisseur de carburateurs est désigné à la suite d'un appel d'offres.

Prescriptions générales ASS

9.12.1.a Le diamètre maximale du venturi du carburateur est 30.06mm. Sans tolérance.

9.12.2 OK/OK-Junior Vergaser

Homologierte Drosselklappen-Vergaser sind zulässig mit zwei Einstellschrauben und einem Durchmesser von.

OK maximal 24.0 mm

OK-Junior maximal 20.0 mm

Die in der Homologation beschriebenen Abmessungen und die Form des Einlasses müssen strikt original bleiben. Die Form des Einlasses muss mit den vom Hersteller zu Kontrollzwecken gelieferten Schablonen übereinstimmen.

Alle anderen nicht dimensionierten Bohrungen oder Fräsungen innerhalb oder außerhalb des Vergasergehäuses müssen in Anzahl und Anordnung mit der Homologation identisch sein. Eine mechanische Startvorrichtung, die an der Rückseite des Sitzes angebracht ist, ist erlaubt. Diese Vorrichtung öffnet den Vergaser über einen Seilzug der das Starten des Karts erleichtert. Die Vorrichtung muss mit mindestens einer Sicherheitsfeder ausgestattet sein, die stark genug ist, um die Drosselklappe des Vergasers vollständig zu schließen, wenn sie nicht benutzt wird. Der Öffnungsweg der Vorrichtung muss eine Drosselklappenöffnung von höchstens 40 % der möglichen Öffnung der Vergaserdrosselklappe zulassen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.12.2a Die Starthilfeeinrichtung ist für die Schweizer Meisterschaft nicht obligatorisch. Jede Anlage muss den technischen Kommissaren bei der technischen Registrierung vorgelegt werden.

9.12.3 OK-N-Vergaser

Es obliegt der ASN zu entscheiden, welche Art von Vergaser (Schwimmerkammer- oder Drosselklappe) verwendet werden soll. Der gewählte Typ muss in den endgültigen Technischen Regeln der Serie angegeben werden, um jeden Zweifel zu vermeiden.

9.12.3.1 Schwimmkammer-Vergaser

Vergaser mit Venturi-Diffusor aus Aluminium mit einem maximalen Durchmesser von 30.0 mm.

Der Vergaser muss strikt original bleiben. Die einzigen erlaubten Einstellungen sind die des Schiebers, der Nadel, der Schwimmer, der Schwimmerkammer, der Nadelstange, der Düsen und des Nadelsatzes, vorausgesetzt, dass alle ausgetauschten Teile original sind. Der eingebaute Benzinfilter und das Schild (Teil Nr. 28 auf dem beigefügten DT Nr. 2.5) dürfen entfernt werden; wenn sie beibehalten werden, müssen sie Originalteile sein. Nach dem Vergaser darf ein Kraftstoffhahn verwendet werden, um den Kraftstoffdurchfluss zu regulieren.

9.12.3.2 Drosselklappen-Vergaser

Ein Drosselklappen-Vergaser mit einer maximalen Bohrung von 24,0 mm. Zwei Kraftstoffkreisläufe (unten und oben) mit einer Regulierschraube pro Kreislauf sind zulässig.

Jeder Kraftstoffkreislauf darf maximal drei Kraftstoffzuführlöcher haben. Eine separate Luftkorrektur ist nicht zulässig. Die im HB beschriebenen Abmessungen und die Form des Einlasskanals müssen strikt original bleiben. Die Form des Ansaugkanals muss mit dem Werkzeug übereinstimmen, das der Hersteller zu Prüfzwecken zur Verfügung stellt.

Alle anderen nicht dimensionierten Löcher oder Fräsnuten innerhalb oder außerhalb des Vergasergehäuses müssen in Anzahl und Anordnung mit dem HB übereinstimmen. Eine mechanische Startvorrichtung, die an der Rückseite des Sitzes angebracht ist, ist erlaubt.

9.12.2 Carburateur OK/OK-Junior

Les carburateurs à papillon homologués sont autorisés avec deux vis de réglage et avec un diamètre de :

OK Maximum 24.0 mm

OK-Junior Maximum 20.0 mm

Les dimensions et la forme du conduit d'admission décrites dans la FH doivent rester strictement d'origine. La forme du conduit d'admission doit être conforme à l'outillage fourni par le fabricant à des fins de contrôle.

Tous les autres trous non dimensionnés ou rainures de fraisage à l'intérieur ou à l'extérieur du corps du carburateur doivent être identiques en nombre et en disposition à la FH. Un dispositif de démarrage mécanique, monté à l'arrière du siège, est autorisé. Ce dispositif ouvre le carburateur par l'intermédiaire d'un câble, ce qui facilite le démarrage du kart. Le dispositif doit être équipé d'au moins un ressort de sécurité suffisamment résistant pour fermer complètement le papillon du carburateur lorsqu'il n'est pas utilisé. La course d'ouverture du dispositif doit permettre une ouverture de papillon de 40 % au maximum de l'ouverture possible du papillon du carburateur.

Prescriptions générales ASS

9.12.2a Le dispositif d'aide au démarrage n'est pas obligatoire pour le championnat Suisse. Toute installation devra être présentée aux commissaires techniques lors de l'enregistrement technique.

9.12.3 Carburateurs OK-N

Il appartient à l'ASN de décider du type de carburateur (à chambre à flotteur ou à papillon) à utiliser. Le type choisi doit être indiqué dans le Règlement technique final de la Série, pour éviter tout doute.

9.12.3.1 Carburateur à cuve

Carburateur avec diffuseur de type Venturi en aluminium, d'un diamètre maximum de 30.0 mm.

Le carburateur doit rester strictement d'origine. Les seuls réglages autorisés sont ceux de la glissière, de l'aiguille, des flotteurs, de la chambre de flotteur, de la tige d'aiguille, des gicleurs et du kit d'aiguilles, à condition que toutes les pièces échangées soient d'origine.

Un robinet de carburant peut être utilisé après le carburateur pour régler le débit de carburant.

9.12.3.2 Carburateur à papillon

Un carburateur à papillon avec un alésage maximum de 24,0 mm. Deux circuits de carburant (bas et haut) avec une vis de réglage par circuit sont autorisés.

Chaque circuit de carburant doit avoir un maximum de trois trous d'alimentation en carburant. Une correction d'air séparée n'est pas autorisée.

Les dimensions et la forme du conduit d'admission décrites dans la FH doivent rester strictement d'origine. La forme du conduit d'admission doit être conforme à l'outillage fourni par le fabricant à des fins de contrôle.

Tous les autres trous non dimensionnés ou rainures de fraisage à l'intérieur ou à l'extérieur du corps du carburateur doivent être identiques en nombre et en disposition à la FH. Un dispositif de démarrage mécanique, monté à l'arrière du siège, est autorisé.

Diese Vorrichtung öffnet den Vergaser über einen Seilzug der das Starten des Karts erleichtert.

Die Vorrichtung muss mit mindestens einer Sicherheitsfeder ausgestattet sein, die stark genug ist, um die Drosselklappe des Vergasers vollständig zu schließen, wenn sie nicht benutzt wird. Der Öffnungsweg der Vorrichtung muss eine Drosselklappenöffnung von höchstens 40 % der möglichen Öffnung der Vergaserdrosselklappe zulassen.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.12.3.2a Die Starthilfeeinrichtung ist für die Schweizer Meisterschaft nicht obligatorisch. Jede Anlage muss den technischen Kommissaren bei der technischen Registrierung vorgelegt werden.

9.13 Ansaugschalldämpfer

Alle Motoren der Gruppe 2 müssen mit einem von der CIK-FIA homologierten Ansaugschalldämpfer ausgestattet sein.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.13.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

9.13.1 KZ-Ansaugschalldämpfer

Sie müssen zwei Rohre mit einem maximalen Durchmesser von 30.0 mm haben.

9.13.2 OK-Ansaugschalldämpfer

Sie müssen zwei Rohre mit einem maximalen Durchmesser von 23.0 mm haben.

9.14 Zündanlage

Alle Motoren der Gruppe 2 müssen mit einer von der CIK-FIA homologierten Zündanlage ausgestattet sein.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.14.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

9.14.1 KZ-Zündanlage

Es muss sich um eine analoge Zündanlage handeln, ohne variable Zeitsteuerung (progressiver Früh- bzw. Spätverstellung). Dem Zündrotor darf eine Masse hinzugefügt werden. Sie muss mit mindestens zwei Schrauben sicher befestigt sein und darf keine Änderungen am homologierten Rotor aufweisen.

9.14.2 OK-Zündanlage

Es muss sich um eine digitale, nicht programmierbare Anlage mit integriertem Drehzahlbegrenzer handeln:

OK	maximal 16.000 U/min
OK-N	maximal 15.000 U/min
OK-Junior	maximal 14.000 U/min

9.15 Auspuff

9.15.1 KZ-Auspuff

Alle KZ-Motoren müssen mit dem für den Motor homologierten und im HB des Motors beschriebenen Auspuff ausgestattet sein.

9.15.2 OK/OK-N Auspuff

Bei OK-Junioren muss der Einheitsauspuff verwendet werden und der TZ Nr. **2.9.A**, entsprechen. Der Abstand zwischen dem Kolben und dem Auspuffeinlass ist freigestellt.

9.15.3 OK-Junior Auspuff

Bei OK-Junioren muss der Einheitsauspuff verwendet werden und der TZ Nr. **2.10.B**, entsprechen. Der Abstand zwischen dem Kolben und dem Auspuffeinlass ist freigestellt.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.15.3.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals.

Ce dispositif ouvre le carburateur par l'intermédiaire d'un câble, ce qui facilite le démarrage du kart.

Le dispositif doit être équipé d'au moins un ressort de sécurité suffisamment résistant pour fermer complètement le papillon du carburateur lorsqu'il n'est pas utilisé.

La course d'ouverture du dispositif doit permettre une ouverture de papillon de 40 % au maximum de l'ouverture possible du papillon du carburateur.

Prescriptions générales ASS

9.12.3.2a Le dispositif d'aide au démarrage n'est pas obligatoire pour le championnat Suisse. Toute installation devra être présentée aux commissaires techniques lors de l'enregistrement technique.

9.13 Silencieux d'admission

Tous les moteurs en Groupe 2 doivent être pourvus d'un silencieux d'admission homologué par la CIK-FIA

Prescriptions générales ASS

9.13.a Homologué selon règlement coupe de marque

9.13.1 Silencieux d'admission KZ

Ils doivent avoir deux conduits d'un diamètre maximum de 30.0 mm.

9.13.2 Silencieux d'admission OK

Ils doivent avoir deux conduits d'un diamètre maximum de 23.0 mm.

9.14 Système d'allumage

Tous les moteurs en Groupe 2 doivent être pourvus d'un système d'allumage homologué par la CIK-FIA.

Prescriptions générales ASS

9.14.a Homologué selon règlement coupe de marque

9.14.1 Système d'allumage KZ

Il doit être de type analogique, sans système de calage variable (calage de l'avance et du retard). Une masse peut être ajoutée au rotor d'allumage. Elle doit être solidement fixée par au moins deux vis, sans aucune modification du rotor homologué.

9.14.2 Système d'allumage OK

Il doit être de type numérique, non programmable, avec un limiteur de régime intégré :

OK	Maximum 16'000 tr/min
OK-N	Maximum 15'000 tr/min
OK-Junior	Maximum 14'000 tr/min

9.15 Échappement

9.15.1 Échappement KZ

Tous les moteurs KZ doivent être pourvus de l'échappement homologué avec le moteur et décrit dans la FH du moteur.

9.15.2 Échappement OK/OK-N

En OK et OK-N, l'échappement doit être conforme au DT n° **2.9.A**. La distance entre le piston et l'entrée de l'échappement est libre.

9.15.3 Échappement OK-Junior

En OK-Junior, l'échappement doit être conforme au DT n° **2.10.B**. La distance entre le piston et l'entrée de l'échappement est libre.

Prescriptions générales ASS

9.15.3.a Homologué selon règlement coupe de marque.

9.15.4 OK-N Junior Auspuff

Bei OK muss der Einheitsauspuff verwendet werden und der TZ Nr. 2.9 entsprechen. Der Abstand zwischen dem Kolben und dem Auspuffeinlass ist freigestellt.

Außerdem muss ein Drosselflansch verwendet werden, der der TZ Nr. 2.11 entspricht. Alle Abgase dürfen nur durch den Flansch strömen.

Für die OK/OK-Junior-Klassen in den FIA-Karting-Meisterschaften, -Pokalen und -Trophäen wird aufgrund einer Auszeichnung ein einziger Auspufflieferant bestimmt.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.15.4.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

9.16 Auspuff-Schalldämpfer

9.16.1 KZ Auspuff-Schalldämpfer

Die Verwendung eines CIK-FIA homologierten Auspufftopfes ist vorgeschrieben. Die Montage von Auspuff und Schalldämpfer muss gemäß TZ Nr. 2.7 erfolgen.

9.16.2 OK-Junior Auspuff-Schalldämpfer

Bei OK-Junioren muss der Auspuff-Schalldämpfer der TZ Nr. 2.10 entsprechen.

9.17 Kühler

In allen Klassen ist nur ein Kühlkreislauf für den Motor und die Kühler erlaubt.

Im OK/OK-Junior ist nur ein Kühler erlaubt.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

9.17.a Homologiert nach den Regeln des Markenpokals

9.18 Getriebe

9.18.1 KZ Getriebe

Die Kette und die Ritzel sind freigestellt.

9.18.2 Transmission OK

OK-N und OK-N Junior: Die Kette und die Ritzel müssen vom Typ 219 sein.

Das an der Hinterachse befestigte Kettenrad darf zum Schutz der Kette mit Kunststoffscheiben abgedeckt werden. Diese dürfen aus Kunststoff oder Verbundwerkstoff bestehen.

9.19 „Artikel vorbehalten“

9.20 E-Karting mit elektrischem Antriebsstrang

Alle elektrischen Antriebsstränge müssen von der CIK-FIA zugelassen sein. Eine FH wird nach einem Homologationsverfahren ausgestellt und muss zusammen mit dem elektrischen Antriebsstrang geliefert werden. Der homologierte elektrische Antriebsstrang und seine Teile müssen vollständig verwendet werden. Diese Teile dürfen nicht verändert werden und müssen durch die Kennzeichnungen des Herstellers, Fotos, Zeichnungen, Materialien, Werte und physikalischen Abmessungen, die in der FH beschrieben sind, identifiziert werden.

9.20.1 Merkmale elektrischer Antriebsstränge

Die elektrischen Antriebsstränge der Junior-Klasse bestehen aus einem Elektromotor, einem Wechselrichter, einem wiederaufladbaren Energiespeichersystem (RESS), einem Batteriemanagementsystem (BMS) und der für den Betrieb des Systems erforderlichen elektrischen Ausrüstung. Die maximale Spannung am elektrischen Antriebsstrang darf zu keinem Zeitpunkt 60 Volt Gleichstrom oder 30 Volt Wechselstrom überschreiten, und die maximale Gesamtleistung aus

9.15.4 Échappement OK-N Junior

En OK, l'échappement doit être conforme au DT n° 2.9. La distance entre le piston et l'entrée de l'échappement est libre.

En outre, une bride d'échappement conforme au TD n° 2.11 doit être utilisée. Tous les gaz d'échappement ne doivent passer que par la bride.

Pour les classes OK/OK-Junior dans les Championnats, Coupes et Trophées de Karting de la FIA, un seul fournisseur d'échappement est désigné à la suite d'un appel d'offres.

Prescriptions générales ASS

9.15.4.a Homologué selon règlement coupe de marque

9.16 Silencieux d'échappement

9.16.1 Silencieux d'échappement KZ

L'utilisation d'un silencieux d'échappement homologué par la CIK-FIA est obligatoire. Le montage de l'échappement et du silencieux doit être effectué conformément au DT n° 2.7.

9.16.2 Silencieux d'échappement OK-Junior

En OK-Junior, le silencieux d'échappement doit être conforme au DT n° 2.10.

9.17 Radiateur(s)

Dans toutes les classes, un seul circuit de refroidissement pour le moteur et les radiateurs est autorisé.

En OK/OK-Junior, un seul radiateur est autorisé.

Prescriptions générales ASS

9.17.a Homologué selon règlement coupe de marque

9.18 Transmission

9.18.1 Transmission KZ

La chaîne et les pignons sont libres.

9.18.2 Transmission OK

OK-N et OK-N Junior : La chaîne et les pignons doivent être du type 219.

Le pignon fixé sur l'arbre arrière peut être recouvert de disques en plastique pour protéger la chaîne. Ceux-ci peuvent être en plastique ou en matériau composite.

9.19 „Article réservé“

9.20 E-Karting avec groupe motopropulseur électrique

Tous les groupes motopropulseurs électriques doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après un processus d'homologation et doit être fournie avec le groupe motopropulseur électrique. Le groupe motopropulseur électrique homologué et ses pièces doivent être utilisés dans leur intégralité. Ces pièces ne doivent pas être modifiées et doivent être identifiées par les marquages du fabricant, les photographies, les dessins, les matériaux, les valeurs et les dimensions physiques décrits dans la FH.

9.20.1 Caractéristiques des groupes motopropulseurs électriques

Les groupes motopropulseurs électriques Junior se composent d'un moteur électrique, d'un onduleur, d'un système de stockage d'énergie rechargeable (RESS), d'un système de gestion de batterie (BMS) et de l'équipement électrique nécessaire au fonctionnement du système. À tout moment, la tension maximale sur le groupe motopropulseur électrique ne doit jamais dépasser 60 volts CC ou 30 volts CA et la

dem RESS ist auf 23 kW begrenzt. Die elektrischen Antriebsstränge von Senior bestehen aus einem Elektromotor, einem Wechselrichter, einem wiederaufladbaren Energiespeichersystem (RESS), einem Batteriemanagementsystem (BMS) und der für den Betrieb des Systems erforderlichen elektrischen Ausrüstung. Die maximale Spannung am elektrischen Antriebsstrang darf zu keinem Zeitpunkt 60 Volt Gleichstrom oder 30 Volt Wechselstrom überschreiten, und die maximale Gesamtleistung aus dem RESS ist auf 28 kW begrenzt. Die Kühlung der Komponenten kann durch Luft, Wasser oder dielektrische Flüssigkeit erfolgen. Bei Verwendung einer dielektrischen Flüssigkeit ist kein Transfer der Flüssigkeit zwischen verschiedenen Komponenten (Kühler).

9.20.2 Elektromotor

Der Elektromotor muss gemäß seiner Zulassung verwendet werden und darf nicht verändert werden. Die Position des Elektromotors ist frei wählbar, es wird jedoch dringend empfohlen, die Position des Verbrennungsmotors zu verwenden. Er muss mit einer Motorhalterung und mindestens zwei unteren Halterungen, die mit mindestens M8-Schrauben befestigt sind, an den Rahmenrohren montiert werden. Die Position des Wechselrichters für den Elektromotor ist frei wählbar, sofern seine Position nicht durch die Zulassung festgelegt ist.

9.20.3 Wiederaufladbares Energiespeichersystem (RESS)

Das RESS muss so verwendet werden, wie es homologiert ist, und darf nicht verändert werden. Das RESS muss entlang der x-Achse in der Mitte des Fahrgestells unter dem Lenkrad und der Lenksäule positioniert werden, wie in DT Nr. XX beschrieben. Es muss an mindestens 4 Punkten an den Hauptrohren des Fahrgestellrahmens befestigt werden.

9.20.3.1 RESS-Statusanzeigen

Die RESS-Statusanzeige(n) muss/müssen am Kart angebracht sein, um anzuzeigen, ob der Zustand des Antriebssystems sicher ist (grün) oder nicht (rot). Sie müssen so angebracht sein, dass sie vom Fahrer, den Offiziellen und den Kommissaren von allen Seiten gesehen werden können. Es wird empfohlen, die Anzeigen an der Frontverkleidung und an der Rückseite des Sitzes anzubringen. Es ist nicht zulässig, sie an Karosserieteilen anzubringen, die bei einem Unfall beschädigt werden können (z. B. Frontverkleidung, seitliche Karosserieteile und Schutz der Hinterräder). Die Statusanzeigen dürfen nicht dieselben Anzeigen wie die „Fahrbereit“-Anzeigen verwenden.

9.20.3.2 Kontrollleuchte „fahrbereit“

Um anzuzeigen, dass das Kart fahrbereit ist, wenn das Gaspedal betätigt wird, müssen eine weiße Kontrollleuchte (für vorne) und eine orangefarbene Kontrollleuchte (für hinten) aufleuchten. Die Anzeigen müssen entlang der Mittellinie des Karts angebracht sein und von vorne und hinten gut sichtbar sein.

9.20.4 Elektrische Ausrüstung und Sicherheitsvorkehrungen

Ein Hauptschalter mit ausreichender Kapazität (Anhang J – Artikel 251.3.1.14.3) muss angebracht sein. Der Hauptstromunterbrecher muss leicht zugänglich und von außen gut sichtbar sein. Es ist darauf zu achten, dass durch die Installation des Hauptstromunterbrechers der Hauptstromkreis nicht zu nahe am Fahrer liegt. Das Kart muss mit einem vom Fahrer bedienbaren Hauptstromunterbrecher (DMS) ausgestattet

puissance totale maximale sortant du RESS est limitée à 23 kW. Les groupes motopropulseurs électriques Senior se composent d'un moteur électrique, d'un onduleur, d'un système de stockage d'énergie rechargeable (RESS), d'un système de gestion de batterie (BMS) et de l'équipement électrique nécessaire au fonctionnement du système. À tout moment, la tension maximale sur le groupe motopropulseur électrique ne doit jamais dépasser 60 volts CC ou 30 volts CA et la puissance totale maximale sortant du RESS est limitée à 28 kW. Le refroidissement des composants peut être assuré par air, par eau ou fluide diélectrique. En cas d'utilisation de fluide diélectrique aucun transfert du fluide n'est autorisé entre différents composants (radiateur)

9.20.2 Moteur électrique

Le moteur électrique doit être utilisé tel qu'homologué et ne doit subir aucune modification. La position du moteur électrique est libre, mais il est fortement recommandé d'utiliser la position du moteur à combustion interne. Il doit être monté sur les tubes du châssis avec un support moteur et un minimum de deux supports inférieurs fixés avec des vis M8 minimum. La position de l'onduleur pour le moteur électrique est libre, si sa position n'est pas déterminée par l'homologation.

9.20.3 Système de stockage d'énergie rechargeable (RESS)

Le RESS doit être utilisé tel qu'il est homologué et ne doit subir aucune modification. Le RESS doit être positionné le long de l'axe x au centre du châssis, sous le volant et la colonne de direction, tel que décrit dans le DT n° XX. Il doit être fixé aux tubes principaux du cadre de châssis par au moins 4 points.

9.20.3.1 Voyants d'état du RESS

Le(s) voyant(s) d'état du RESS doit/doivent être installé(s) sur le kart pour indiquer si l'état du système motorisé est sûr (vert) ou non (rouge). Il(s) doit/doivent être monté(s) de manière à pouvoir être vu(s) par le pilote, les officiels et les commissaires de tous les côtés. Il est recommandé de monter les feux sur le panneau frontal et à l'arrière du siège. Il n'est pas permis de les monter sur des éléments de carrosserie susceptibles d'être endommagés par un accident (par exemple, le carénage avant, les éléments de carrosserie latéraux et la protection des roues arrière). Les voyants d'état ne doivent pas utiliser le même voyant que les voyants « prêt à se déplacer ».

9.20.3.2 Voyant « prêt à se déplacer »

Pour indiquer que le kart est prêt à se déplacer si la pédale d'accélération est actionnée, un voyant blanc (pour l'avant) et un voyant orange (pour l'arrière) doivent s'allumer. Les voyants doivent être montés le long de la ligne centrale du kart et doivent être clairement visibles de l'avant et de l'arrière.

9.20.4 Équipement électrique et dispositions de sécurité

Un coupe-circuit général d'une capacité suffisante (Annexe J - Article 251.3.1.14.3) doit être monté. L'emplacement du coupe-circuit général doit être facilement accessible et clairement visible de l'extérieur. Il faut veiller à ce que l'installation du coupe-circuit n'ait pas pour effet de placer le circuit électrique principal trop près du pilote. Le kart doit être équipé d'un coupe-circuit général du pilote (DMS) qui

sein, der für den elektrischen Antriebsstrang zugelassen sein muss. Er muss vom Fahrer im Kart aus betätigt werden können. Der DMS muss vom Hauptstromunterbrecher getrennt sein. Ein Not-Aus-Schalter (Anhang J – Artikel 251.3.1.14.4) ist vorgeschrieben. Er muss vom Fahrer im Kart aus betätigt werden können. Der Not-Aus-Schalter darf nicht als DMS verwendet werden.

9.20.5 Ladeeinheiten

Es sind nur externe Ladeeinheiten zulässig. Diese müssen in der FH angegeben werden. Zum Laden des RESS dürfen nur diese Einheiten verwendet werden.

9.21 Getriebe

Das Getriebe ist frei wählbar. Wenn feine Kette verwendet wird, muss es sich um eine Kette vom Typ 219 handeln. Das an der Hinterachse befestigte Kettenrad kann zum Schutz des Riemens/der Kette mit Scheiben abgedeckt werden. Diese müssen aus Kunststoff oder Verbundmaterial bestehen.

doit être homologué avec le groupe motopropulseur électrique. Il doit pouvoir être actionné par le pilote assis dans le kart. Le DMS doit être distinct du coupe-circuit général. Un bouton d'arrêt d'urgence (Annexe J - Article 251.3.1.14.4) est obligatoire. Il doit pouvoir être actionné par le pilote assis dans le kart. Le bouton d'arrêt d'urgence ne doit pas être utilisé comme DMS.

9.20.5 Unités de charge

Seules les unités de charge externes sont autorisées. Elles doivent être spécifiées dans la FH. Seules ces unités doivent être utilisées pour charger le RESS.

9.21 Transmission

La transmission est libre. Si une chaîne est utilisée, elle doit être du type 219. Le pignon fixé sur l'arbre arrière peut être recouvert de disques pour protéger la courroie/chaîne. Ceux-ci doivent être en plastique ou en matériau composite.

10. BESTIMMUNGEN FÜR DIE GRUPPE 3**10.1 Chassis**

Alle Chassis der Gruppe 3 müssen von der CIK-FIA homologiert werden. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Chassis vorgelegt werden. Die Chassis-Homologation findet alle drei Jahre statt.

10.1.1 Abmessungen des Chassis

Radstand: 950.0 mm.
Spur: mindestens 2/3 des verwendeten Radstandes.
Spurweite: maximal 1100.0 mm.
Gesamtlänge: gemäss TZ 3.1
Höhe: maximal 650.0 mm über dem Boden, ohne Sitz.
Das Chassis muss zu jeder Zeit die angegebenen Masse **einhalten**.

10.1.2 Eigenschaften des Chassis

Für den Chassis-Rahmen sind nur sechs Stahlrohre mit einer Abmessung von $28.0 \times 2 \pm 0,1$ mm zulässig. Vier Sitzstützrohre aus Stahl müssen mit dem Chassis-Rahmen verschweißt sein. Hinterachslager: maximal zwei.
Keine Stabilisatoren oder Sitzstreben.
Änderungen am **Chassis-Rahmen (z.B. Position der Rohre) sind nur innerhalb der im HB beschriebenen Maße** zulässig. Rohrbögen dürfen nur an dem Rohr verschoben werden, an dem sie in der Homologation angegeben wurden.

10.2 Hinterachse

30.0 mm Außendurchmesser (Wandstärke gemäß Artikel 4.3). Länge: 960.0 ± 10 mm. Masse: $2.900.0 \pm 100$ gr.
Die Hinterachsnabe muss die Hinterachse mit einer Länge von mindestens 30.0 mm aufnehmen.

10.3 Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters
Mindestens 3 Liter.**10.4 Stossfänger**

Vordere und seitliche Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus magnetischen Stahlrundrohren bestehen und mit der Karosserie homologiert sein.

10.4.1 Vorderer Stossfänger

Der vordere Stoßfänger besteht aus zwei Elementen: einer oberen Stange mit einem Mindestdurchmesser von 16.0 mm und zwei Eckbögen mit einem konstanten Radius. Die gerade Länge zwischen den Bögen muss 300.0 mm betragen. Die Stange muss an zwei geschweißten Chassis-Rahmenhalterungen befestigt werden, die einen Abstand von 500.0 mm haben und auf der Längsachse des Karts zentriert sein müssen. Höhe: mindestens 155.0 mm und höchstens 205.0 mm vom Boden aus (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs). Eine untere Stange mit einem Mindestdurchmesser von 20.0 mm und zwei Eckbögen mit einem konstanten Radius. Die gerade Länge zwischen den Bögen muss 270 mm betragen. Die Stange muss an zwei geschweißten Chassis-Rahmenhalterungen befestigt werden, die einen Abstand von 390 mm haben und auf der Längsachse des Karts zentriert sein müssen. Die Befestigungen müssen horizontal und vertikal parallel zur Achse des Karts verlaufen und ein Einschieben der Stange um 50.0 mm ermöglichen. Höhe: mindestens 70 mm und höchstens 110.0 mm (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs). Vorderer Überhang: mindestens 280.0 mm.

10. RÈGLEMENT DU GROUPE 3**10.1 Châssis**

Tous les châssis du Groupe 3 doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le châssis. L'homologation des châssis a lieu tous les trois ans.

10.1.1 Dimensions du châssis

Empattement : 950.0 mm.
Voie : au moins 2/3 de l'empattement utilisé.
Largeur **de voie** : maximum 1100.0 mm.
Longueur hors-tout : selon DT 3.1
Hauteur : maximum 650.0 mm depuis le sol, sans le siège.
Le châssis doit respecter à tout moment les dimensions **indiquées**.

10.1.2 Caractéristiques du châssis

Seuls six tubes en acier, d'une dimension de $28.0 \times 2 \pm 0,1$ mm, sont autorisés pour le cadre de châssis. Quatre tubes d'appui du siège en acier doivent être soudés au cadre de châssis.
Palier de l'arbre arrière : au maximum deux.
Pas de barre(s) antrouillis ni de haubans de siège.
Les modifications du cadre de châssis (p.ex. la position des tubes) ne sont autorisées que dans les limites des dimensions décrites dans la FH. Les coudes de tube ne peuvent être déplacés que sur le tube où ils sont indiqués dans la FH.

10.2 Arbre arrière

Diamètre extérieur de 30.0 mm (épaisseur de la paroi selon l'Article 4.3). Longueur: 960.0 ± 10 mm. Masse: $2.900.0 \pm 100$ gr.
Le moyeu arrière doit adhérer à l'arbre arrière sur une longueur minimum 30.0 mm.

10.3 Capacité du réservoir de carburant
Minimum 3 litres.**10.4 Pare-chocs**

Les protections frontales et latérales sont obligatoires. Elles doivent être réalisées en tubes ronds d'acier magnétique et être homologuées avec la carrosserie.

10.4.1 Pare-chocs avant

Le pare-chocs avant est constitué de deux éléments : une barre supérieure d'un diamètre minimum de 16.0 mm et deux coudes d'angle à rayon constant. La longueur droite entre les coudes doit être de 300.0 mm.
La barre doit être attachée à deux fixations soudées au cadre de châssis, distantes de 500.0 mm et centrées sur l'axe longitudinal du kart.
Hauteur : minimum 155.0 mm et 205.0 maximum mm depuis le sol (mesuré au haut du tube).
Une barre inférieure d'un diamètre minimum de 20.0 mm et deux coudes d'angle avec un rayon constant. La longueur droite entre les coudes doit être de 270.0 mm.
La barre doit être attachée à deux fixations soudées au cadre de châssis, qui doivent être distantes de 390.0 mm et centrées sur l'axe longitudinal du kart. Les fixations doivent être horizontalement et verticalement parallèles à l'axe du kart et permettre une insertion de la barre de 50.0 mm.
Hauteur : minimum 70.0 mm et maximum 110.0 mm (mesuré au haut du tube).
Porte-à-faux avant : minimum 280.0 mm.

Diese beiden Elemente müssen vertikal ausgerichtet sein, wie in den TZ Nr. 3.0 & 3.2 angegeben, und im rechten Winkel zum Boden oder zur Bodenwanne/den Hauptrohren des Chassis stehen. Beide Stangen müssen durch den vorderen Stoßfängerträger verbunden sein.

Der vordere Stoßfänger muss unabhängig von der Pedalbefestigung sein und die Montage der vorgeschriebenen Frontverkleidung ermöglichen.

10.4.2 Seitliche Stoßfänger

Der seitliche Stoßfänger besteht aus zwei Elementen aus Stahlrundrohr, die in Bezug auf die Längsachse des Karts zentriert sind.

Jedes Element muss aus einer unteren und einer oberen Stange bestehen. Sie müssen einen Durchmesser von 20 mm haben.

Gerade Mindestlänge: 280.0 mm für die untere Stange und 180 mm für die obere Stange.

Gesamtbreite: mindestens 360.0 mm und höchstens 400.0 mm für die untere Stange, mindestens 360.0 mm und höchstens 480 mm für die obere Stange (gemessen bis zum Mittelpunkt des Rohrs) in Bezug auf die Längsachse des Karts.

Jede Stange muss an zwei geschweißten Rohrbefestigungen befestigt sein, die einen Abstand von 380.0 ± 5 mm haben müssen (gemessen zum Rohrmittelpunkt). Diese Befestigungen müssen parallel zum Boden und senkrecht zur Achse des Chassis verlaufen und ein Einschieben der Stange um 50.0 mm ermöglichen. Höhe der oberen Stange: Mindestens 160.0 mm vom Boden aus (gemessen an der Rohrspitze).

10.4.2.1 Seitliche Stossfänger in Verbindung mit Radschutzvorrichtungen**Allgemeine ASS-Bestimmungen****10.4.2.1.a Nicht zugelassen für die Schweizer Meisterschaft. Siehe Anhang 12 CH 2026.****CIK-Bestimmungen:**

Die seitlichen Stossfänger in Verbindung mit Radschutzvorrichtungen bestehen aus zwei Elementen aus Rundstahlrohr, die in Bezug auf die Längsachse des Karts zentriert sind. Jedes Element muss aus einer unteren und einer oberen Stange bestehen. Sie müssen einen Durchmesser von 20,0 mm haben. Die Mindestlänge beträgt 280,0 mm für die untere Stange und 180,0 mm für die obere Stange. Gesamtbreite: mindestens 360,0 mm und höchstens 460,0 mm für die untere Stange, mindestens 360,0 mm und höchstens 540,0 mm für die obere Stange (gemessen in der Mitte des Rohrs) in Bezug auf die Längsachse des Karts. Jede Stange muss an zwei geschweißten Rohrbefestigungen befestigt werden, die einen Abstand von $380,0 \pm 5$ mm (gemessen in der Mitte des Rohrs) haben müssen. Diese Befestigungen müssen parallel zum Boden und senkrecht zur Chassisachse verlaufen und ein Einführen der Stange um 50,0 mm ermöglichen. Höhe der oberen Stange: mindestens 160,0 mm über dem Boden (gemessen bis zur Oberkante des Rohrs). Siehe TZ Nr. 3.0a.

10.5 Karosserie

Die Karosserie muss von der CIK-FIA mit dem dazugehörigen Stoßfänger und Befestigungen homologiert sein.

Das Kombinieren von homologierten Karosserieelementen ist erlaubt. Die beiden Seitenverkleidungen müssen jedoch zusammen als Satz verwendet werden.

Kein Teil der Karosserie darf als Kraftstofftank oder zur

Ces deux éléments doivent être alignés verticalement, comme indiqué dans les DT n° 3.0 et 3.2, et perpendiculaires au sol ou au plancher/tubes principaux du châssis.

Les deux barres doivent être reliées par le support du pare-chocs avant.

Le pare-chocs avant doit être indépendant de la fixation des pédales et permettre le montage du carénage avant obligatoire.

10.4.2 Pare-chocs latéral

Le pare-chocs latéral est constitué de deux éléments de tube rond en acier qui sont centrés par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Chaque élément doit être constitué d'une barre inférieure et d'une barre supérieure. Elles doivent avoir un diamètre de 20.0 mm.

Longueur droite minimum : 280.0 mm pour la barre inférieure et 180 mm pour la barre supérieure.

Largeur hors-tout : minimum 360.0 mm et maximum 400.0 mm pour la barre inférieure, minimum 360.0 mm et maximum 480 mm pour la barre supérieure (mesuré au milieu du tube) par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Chaque barre doit être attachée à deux fixations de tube soudées qui doivent être distantes de 380.0 ± 5 mm (mesuré au milieu du tube). Ces fixations doivent être parallèles au sol, perpendiculaires à l'axe du châssis et permettre une insertion de la barre de 50.0 mm.

Hauteur de la barre supérieure : minimum 160.0 mm depuis le sol (mesuré au haut du tube.)

10.4.2.1 Pare-chocs latéraux associés à des boucliers de roue**Préscription générales ASS****10.4.2.1.a Non autorisé pour le Championnat Suisse. Voir Annexe 12 CH 2026.****Préscription CIK:**

Les pare-chocs latéraux associés à des boucliers de roue sont composés de deux éléments en tube rond en acier magnétique centrés par rapport à l'axe longitudinal du kart. Chaque élément doit être composé d'une barre inférieure et d'une barre supérieure. Elles doivent avoir un diamètre de 20,0 mm. La longueur droite minimale est de 280,0 mm pour la barre inférieure et de 180,0 mm pour la barre supérieure. Largeur totale : 360,0 mm minimum et 460,0 mm maximum pour la barre inférieure, 360,0 mm minimum et 540,0 mm maximum pour la barre supérieure (mesurée au milieu du tube) par rapport à l'axe longitudinal du kart. Chaque barre doit être fixée à deux fixations tubulaires soudées qui doivent être espacées de $380,0 \pm 5$ mm (mesurées au milieu du tube). Ces fixations doivent être parallèles au sol, perpendiculaires à l'axe du châssis et permettre une insertion de 50,0 mm de la barre. Hauteur de la barre supérieure : 160,0 mm minimum à partir du sol (mesurée jusqu'au sommet du tube). Voir DT n°3.0a.

10.5 Carrosserie

La carrosserie doit être homologuée par la CIK-FIA avec le pare-chocs et les fixations qui l'accompagnent.

La combinaison d'éléments de carrosserie homologués est autorisée. Toutefois, les deux pontons latéraux doivent être utilisés comme un ensemble.

Aucun élément de la carrosserie ne peut être utilisé comme

Befestigung von Ballast verwendet werden. Siehe TZ Nr. 3.1. Eine Erwärmung auf eine höhere Temperatur als die Umgebungstemperatur oder eine künstliche oder sonstige Erweichung der Karosserie ist nicht zulässig.

10.5.1 Material

Siehe Artikel 4.10.2.

10.5.2 Frontverkleidung

Die Frontverkleidung muss innerhalb der Höhe der Vorderräder angebracht sein und darf keine scharfen Kanten aufweisen. Sie darf kein Wasser, keinen Kies oder andere Substanzen zurückhalten können.

Es ist nur eine Belüftungsöffnung zulässig, deren Durchmesser 12 mm nicht überschreiten darf und die sich auf der Rückseite der Frontverkleidung befinden muss.

Mindestbreite: 850,0 mm. Maximale Breite: hintere Gesamtbreite der Einheit Vorderrad/Vorderachse.

Maximaler Abstand zwischen den Vorderrädern und der Hinterseite der Verkleidung: 160,0 mm.

Vorderer Überhang: maximal 680,0 mm, siehe TZ Nr. 3.1.

Befestigungssatz für die Frontverkleidung, siehe TZ Nr. 3.2.

Die gesamte Frontverkleidung muss TZ Nr. 3.2 entsprechen, insbesondere der Mindestabstand von 60,1 mm zwischen den beiden Stützrohren der Schellen sowie der Abstand von 1 mm zwischen den Hakenflanschen und den Montagesätzen für die Frontverkleidung.

Eine homologierte und bei einer internationalen Kart-Veranstaltung montierte Frontverkleidung muss jederzeit den in Anhang 9 beschriebenen vertikalen Drucktest bestehen.

10.5.3 Frontschild

Das Frontschild darf sich nicht oberhalb der horizontalen Ebene befinden, die durch die Oberseite des Lenkrads definiert ist.

Es darf die normale Betätigung der Pedale nicht beeinträchtigen und in normaler Sitzposition keinen Teil der FüÙe verdecken.

Es muss einen Abstand von mindestens 50,0 mm zum Lenkrad aufweisen und darf nicht über die Frontverkleidung hinausragen.

Breite: mindestens 250,0 mm und höchstens 300,0 mm.

Der untere Teil des Schilds muss direkt oder indirekt fest mit dem vorderen Teil des Chassis-Rahmens verbunden sein. Sein oberer Teil muss mit einer oder mehreren unabhängigen Strebe/n sicher an der Lenksäulenhalterung befestigt sein. Auf dem Frontschild muss eine Fläche für die Startnummern vorgesehen werden.

10.5.4 Seitenverkleidung

Die Oberfläche der Seitenverkleidung muss gleichmäßig und glatt sein; sie darf nur die für die Befestigung erforderlichen Löcher aufweisen.

Kein Teil der Seitenverkleidung darf irgendeinen Teil des Fahrers in normaler Sitzposition verdecken.

Die Seitenverkleidung darf von unten gesehen den Chassis-Rahmen nicht überdecken.

Sie muss so ausgeführt sein, dass sie kein Wasser, Kies oder andere Stoffe aufnehmen kann und sie muss fest mit den seitlichen Stoßfängern verbunden sein.

Auf der senkrechten Fläche bei den Hinterrädern muss eine Fläche für die Startnummern vorgesehen werden.

réservoir de carburant ou pour fixer du lest. Voir DT n° 3.1.

Tout réchauffement à une température supérieure à la température ambiante ou ramollissement de la carrosserie, artificiel ou non, n'est pas autorisé.

10.5.1 Matériau

Voir Article 4.10.2.

10.5.2 Carénage avant

Le carénage avant doit être placé à la hauteur des roues avant et ne pas comporter d'arêtes vives.

Il ne doit pas pouvoir retenir l'eau, le gravier ou toute autre substance.

Un seul trou d'aération est autorisé, son diamètre ne doit pas dépasser 12 mm et il doit être situé sur la face arrière du carénage avant.

Largeur minimum : 850,0 mm. Largeur maximum : largeur arrière hors-tout de l'unité roue/arbre avant.

Espace maximum entre les roues avant et l'arrière du carénage : 160,0 mm.

Porte-à-faux avant : maximum 630,0 mm. Voir DT n° 3.1.

Kit de montage du carénage avant. Voir DT n° 3.2.

L'ensemble du carénage avant doit être conforme au DT n° 3.2, notamment la distance de 60,1 mm minimum entre les deux tubes d'appui des colliers de serrage ainsi que l'écartement de 1 mm entre les brides à crochet et les kits de montage du carénage avant.

Un carénage avant homologué monté sur un kart lors d'une épreuve internationale de karting doit être capable, à tout moment, de passer le test de poussée verticale décrit à l'Annexe 9.

10.5.3 Panneau avant

Le panneau avant ne doit pas être situé au-dessus du plan horizontal défini par le haut du volant.

Il ne doit ni entraver le fonctionnement normal des pédales, ni recouvrir une partie quelconque des pieds dans la position normale de conduite.

Le panneau avant doit laisser un espace d'au moins 50,0 mm entre le panneau et le volant et ne doit pas dépasser le carénage avant.

Largeur : minimum 250,0 mm et maximum 300,0 mm.

La partie inférieure du panneau doit être solidement fixée à la partie avant du cadre de châssis, directement ou indirectement.

Sa partie supérieure doit être solidement fixée au support de la colonne de direction par une ou plusieurs barres indépendantes.

Un espace pour les numéros de compétition doit être prévu sur le panneau avant.

10.5.4 Carrosserie latérale

La surface de la carrosserie latérale doit être uniforme et lisse ; elle ne doit pas comporter de trous autres que ceux nécessaires à des fins de fixation.

Aucun élément de la carrosserie latérale ne doit recouvrir une partie quelconque du pilote assis dans la position normale de conduite.

La carrosserie latérale ne doit pas chevaucher le cadre de châssis vu de dessous.

Elle ne doit pas pouvoir retenir l'eau, le gravier ou toute autre substance et doit être solidement fixée aux pare-chocs latéraux.

Un espace pour les numéros de compétition doit être prévu sur la surface verticale près des roues arrière.

Die Seitenverkleidung darf auf keinen Fall oberhalb der durch die Oberkante der Vorder- und Hinterrreifen definierten Ebene liegen oder um mehr als 30,0 mm über die durch die Außenkante der Vorder- und Hinterräder definierte Ebene hinausragen (Vorderräder in Geradeausstellung).

Die Seitenverkleidung muss eine Bodenfreiheit von mindestens 25,0 mm und höchstens 60,0 mm aufweisen.

Abstand zwischen der Vorderseite der Seitenverkleidung und den Vorderrädern: maximal 130,0 mm.

Abstand zwischen dem hinteren Teil der Seitenverkleidung und den Hinterrädern: maximal 60,0 mm.

Bei nasser Witterung darf die Seitenverkleidung nicht über die durch die Außenkante der Hinterräder definierte Ebene hinausragen. Siehe TZ Nr. 3.1.

10.5.4.1 Seitliche Karosserie in Verbindung mit Radabdeckungen

Allgemeine ASS-Bestimmungen

10.5.4.1.a Nicht zugelassen für die Schweizer Meisterschaft. Siehe Anhang 13

CIK-Bestimmungen:

Die Oberfläche der seitlichen Karosserie in Verbindung mit Radabdeckungen muss gleichmäßig und glatt sein und darf keine anderen Löcher als die für die Befestigung erforderlichen aufweisen. Kein Teil der seitlichen Karosserie darf einen Teil des Fahrers in normaler Fahrposition überdecken. Sie darf von unten gesehen nicht über das Fahrgestell hinausragen.

Sie darf kein Wasser, Kies oder andere Substanzen zurückhalten und muss fest an den seitlichen Stoßfängern befestigt sein. Auf der vertikalen Fläche in der Nähe der Hinterräder muss ein Platz für die Startnummern vorgesehen sein.

Die Seitenverkleidung darf unter keinen Umständen über der Ebene liegen, die durch die Oberkante der Vorder- und Hinterrreifen definiert ist, und muss mindestens 20,0 mm über die Ebene hinausragen, die durch die Außenkante des Hinterrads definiert ist, gemäß der technischen Zeichnung 3.1.b.

Die Seitenverkleidung muss eine Bodenfreiheit von mindestens 25,0 mm und höchstens 60,0 mm haben.

Abstand zwischen der Vorderseite der Seitenverkleidung und den Vorderrädern: maximal 130,0 mm.

Abstand zwischen der Rückseite der Seitenverkleidung und den Hinterrädern: maximal 60,0 mm.

10.5.5 Heckauffahrtsschutz

Der Heckauffahrtsschutz muss auf der Höhe der Hinterräder angebracht werden.

Abstand zwischen der Vorderseite des Heckauffahrtsschutzes und der Oberfläche der Hinterräder: min. 15,0 mm und max. 50,0 mm.

Breite: mindestens 1.040,0 mm, höchstens die Gesamtbreite des Fahrzeuges.

Bodenfreiheit: mindestens 25,0 mm und höchstens 60,0 mm an mindestens drei Flächen mit einer Mindestbreite von 180,0 mm, die sich in der Verlängerung der Hinterräder und der Mittellinie des Chassis befinden.

Hinterer Überhang: maximal 370,0 mm.

La carrosserie latérale ne doit en aucun cas être située au-dessus du plan défini par le sommet des pneus avant et arrière ou dépasser de plus de 30,0 mm le plan défini par le bord extérieur des roues avant et arrière (roues avant en position droite).

La carrosserie latérale doit avoir une garde au sol minimum de 25,0 mm et maximum de 60,0 mm.

Espace entre l'avant de la carrosserie latérale et les roues avant : maximum 130,0 mm.

Espace entre l'arrière de la carrosserie latérale et les roues arrière : maximum 60,0 mm.

Par temps de pluie, la carrosserie latérale ne doit pas dépasser le plan défini par le bord extérieur des roues arrière. Voir DT n° 3.1.

10.5.4.1 Carrosserie latérale associée à des boucliers de roue

Préscription générales ASS

10.5.4.1.a Non autorisé pour le Championnat Suisse. Voir Annexe 13.

Préscription CIK:

La surface de la carrosserie latérale associée à des boucliers de roue doit être uniforme et lisse; elle ne doit pas comporter d'autres trous que ceux nécessaires à la fixation. Aucune partie de la carrosserie latérale ne doit recouvrir une partie quelconque du pilote assis en position normale de conduite. Elle ne doit pas chevaucher le châssis vu de dessous.

Elle ne doit pas pouvoir retenir l'eau, le gravier ou toute autre substance et doit être solidement fixée aux pare-chocs latéraux. Un emplacement pour les numéros de course doit être prévu sur la surface verticale proche des roues arrière. La carrosserie latérale ne doit en aucun cas être positionnée au dessus du plan défini par le sommet des pneus avant et arrière et doit s'étendre minimum 20,0 mm au delà du plan défini par le bord extérieur de la roue arrière, conformément au dessin technique 3.1.b.

La carrosserie latérale doit avoir une garde au sol minimale de 25,0 mm et maximale de 60,0 mm.

Écart entre l'avant de la carrosserie latérale et les roues avant : 130,0 mm maximum.

Écart entre l'arrière de la carrosserie latérale et les roues arrière : 60,0 mm maximum.

10.5.5 Protection des roues arrière

Une protection des roues arrière doit être placée à la hauteur des roues arrière.

Espace entre l'avant de la protection arrière et la surface des roues arrière : minimum 15,0 mm, maximum 50,0 mm.

Largeur : 1'040,0 mm minimum, maximum celle de la largeur arrière hors-tout.

Garde au sol : minimum 25,0 mm et maximum 60,0 mm dans au moins trois espaces d'une largeur minimum de 180,0 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et de l'axe du châssis.

Porte-à-faux arrière : maximum 370,0 mm.

10.5.5.1 Schutz der Hinterräder mit Radabdeckungen**Allgemeine ASS-Bestimmungen**

10.5.5.1.a Nicht zugelassen für die Schweizer Meisterschaft. Siehe Anhang 13.

CIK-Bestimmungen:

Jede Radabdeckung muss mit zwei Schrauben der Größe M8 oder größer an der Hinterradabdeckung befestigt werden. Der Abstand zwischen den Schraubenachsen muss mindestens 60 mm betragen, gemessen in horizontaler Richtung. Der Schutz der Hinterräder und die Radabdeckungen müssen fest montiert sein. Zwischen dem Rahmenrohr und dem Schutz der Hinterräder darf keine Bewegung möglich sein. Der Radialspielraum zwischen dem Hinterrad und der Radabdeckung muss mindestens 20,0 mm betragen, Rollen sind von dieser Anforderung ausgenommen. Das Radialspiel zwischen Hinterrad und Rollen muss zwischen 15,0 mm und 30,0 mm liegen. Die Hinterradabdeckungen müssen mindestens 20,0 mm, jedoch nicht mehr als 30,0 mm über die Außenfläche der Hinterräder auf jeder Seite hinausragen.

Die hinteren Radabdeckungen müssen so positioniert sein, dass sie mindestens 20,0 mm, jedoch nicht mehr als 40,0 mm über den höchsten Punkt des Hinterrads hinausragen. Mindestbreite des Schutzes der Hinterräder mit Radabdeckungen: definiert als der Abstand zwischen den Außenflächen der Hinterräder plus zusätzlich 20,0 mm auf jeder Seite. Maximale Breite: definiert als der Abstand zwischen den Außenflächen der Hinterräder plus zusätzlich 30,0 mm auf jeder Seite.

Bodenfreiheit: mindestens 25,0 mm und höchstens 60,0 mm in mindestens drei Bereichen mit einer Mindestbreite von 200,0 mm, die sich in Verlängerung der Hinterräder und der Mittelachse des Fahrgestells befinden.

Hecküberhang: maximal 370,0 mm.

Siehe TZ Nr. 3.0a und Nr. 3.1b

10.6 Bremsen

Die Bremsen in Gruppe 3 müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Es sind nur B2- oder BRKR-Bremsen erlaubt.

10.7 Räder

In Gruppe 3 sind nur 5-Zoll-Felgen mit CIK-FIA homologierten 5-Zoll-Reifen erlaubt. Siehe Artikel 4.13-4.15 des TR.

10.8 Datenerfassung (Data logging)

Die folgenden Daten dürfen erfasst werden:

- die Motordrehzahl durch Induktion am HT-Kabel der Zündkerze;
- zwei Temperaturen;
- Radgeschwindigkeit an einem Rad;
- ein X/Y/Z-Beschleunigungsmesser und
- GPS-Daten und Rundenzeiten.

Wird ein Abgastempersensor für eine der Temperaturen verwendet, muss er an der in TZ Nr. 3.6 angegebenen Stelle angebracht werden.

10.5.5.1 Protection des roues arrière avec boucliers de roue**Préscription générales ASS**

10.5.5.1.a Non autorisé pour le Championnat Suisse. Voir Annexe 13.

Préscription CIK:

Chaque bouclier de roue doit être attaché à la protection des roues arrière à l'aide de deux boulons de dimension M8 minimum. Les axes des boulons seront séparés d'au moins 60 mm, mesurés dans le sens horizontal.

La protection des roues arrière et les boucliers des roues arrière doivent être fixés. Aucun mouvement n'est autorisé entre le tube du châssis et la protection des roues arrière.

Le jeu radial entre la roue arrière et le bouclier de roue arrière doit être d'au moins 20,0 mm, les rouleaux sont exemptés de cette exigence. Le jeu radial entre la roue arrière et les rouleaux doit être compris entre 15,0 mm et 30,0 mm. Les boucliers de roue arrière doivent dépasser d'au moins 20,0 mm, mais pas plus de 30,0 mm, le plan extérieur des roues arrière de chaque côté.

Les boucliers de roue arrière doivent être positionnés de manière à dépasser d'au moins 20,0 mm, mais pas plus de 40,0 mm, le point le plus haut de la roue arrière.

Largeur minimale de la protection des roues arrière avec boucliers de roue: définie comme la distance entre les plans extérieurs des roues arrière, plus 20,0 mm supplémentaires de chaque côté.

Largeur maximale: définie comme la distance entre les plans extérieurs des roues arrière, plus 30,0 mm supplémentaires de chaque côté.

Garde au sol: 25,0 mm minimum et 60,0 mm maximum dans au moins trois espaces d'une largeur minimale de 200,0 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et de l'axe central du châssis.

Porte-à-faux arrière: 370,0 mm maximum.

Voir DT n°3.0a et n°3.1b

10.6 Freins

Tous les freins dans le Groupe 3 doivent être homologués par la CIK-FIA. Seuls les freins B2 ou BRKR sont autorisés.

10.7 Roues

Dans le Groupe 3, seules les jantes de 5 pouces sont autorisées avec des pneus de 5 pouces homologués par la CIK-FIA. Voir les Articles 4.13-4.15 du RT.

10.8 Enregistrement de données

Les données suivantes peuvent être enregistrées :

- le régime du moteur par induction sur le câble HT de la bougie d'allumage;
- deux températures;
- la vitesse d'une roue;
- un accéléromètre X/Y/Z; et
- les données GPS et les temps au tour.

Si une sonde de température d'échappement est utilisée comme l'une des températures, elle doit être montée à l'emplacement spécifié dans le DT n° 3.6.

10.9 Masse des Karts

Total (einschl. Fahrer)	Kart (ohne Kraftstoff)
-------------------------	------------------------

Mini	110.0 kg minimum	55.0 kg minimum
------	------------------	-----------------

MiniXS	105.0 kg minimum	55.0 kg minimum
--------	------------------	-----------------

E-Mini	115.0 kg minimum	
--------	------------------	--

115.0 kg minimum		
------------------	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

10.9 Masse du kart

Total (pilote compris)	Kart (sans carburant)
------------------------	-----------------------

Mini	Minimum 110.0 kg	Minimum 55.0 kg
------	------------------	-----------------

MiniXS	Minimum 105.0 kg	Minimum 55.0 kg
--------	------------------	-----------------

E-Mini	Minimum 115.0 kg	
--------	------------------	--

Minimum 115.0 kg		
------------------	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

10.10.2 Änderungen

Alle Änderungen im Inneren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Hub;
- Bohrung (außerhalb der Höchstgrenzen);
- Mittellinie der Pleuelstange;
- Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und Kurbelgehäuse;
- Anzahl der Auslasskanäle;
- alle Arbeiten am Kordelprofil, die das ursprüngliche Profil des Zylinders verändern können;
- alle Arbeiten am Kolben auf der Einlass- oder Auslassseite;
- alle Arbeiten oder Vorrichtungen, die das Öffnen oder Schließen der Kanäle verändern oder den Eintritts- oder Austritts-zyklus in irgendeiner Weise erhöhen oder verringern können;
- alle Arbeiten an der Zylinderlaufbuchse, durch die Kraftstoffgemisch in den Zylinder eindringen kann, wenn der Kolben den Einlasskanal verschlossen hat - dies betrifft die Einlasskanalseite und den Boden des Zylinders über seine gesamte Breite (wo die Fühlerlehre zu Messzwecken eingeführt wird); und
- jegliche Oberflächenbehandlung der Zylinderlaufbuchse, einschließlich, aber nicht beschränkt auf chemische Behandlung dem Hinzufügen von Beschichtungen.

In den besonderen Bestimmungen aufgeführte Beschränkungen müssen beachtet werden.

Alle Änderungen am Äußeren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Anzahl der Vergaser (vorgeschriebene Verwendung eines einzigen homologierten Vergasers); und
 - das äußere Erscheinungsbild des eingebauten Motors.
- Änderungen der Farbe der Motorteile und Änderungen der Befestigungen der Zündspule und der Auspuffanlage gelten nicht als Änderungen des äußeren Erscheinungsbildes des Motors, sofern ihre genehmigte Position nicht verändert wird.

10.10.3 Kontrollschablonen

Der Motorhersteller muss Lehren und Schablonen zur Verfügung stellen, die die Überprüfung des Motors und seiner Teile ermöglichen.

Diese Lehren werden zur Kontrolle der folgenden Teile verwendet:

- der Größe der Einlass-, Überström- und Auslasskanäle;
- der Form und Größe des Zylinderfußes (Minimum/Maximum)
- der Form des Kolbens; und
- des Mindestabstands der Vergaserauflagefläche zur Zylinderachse.

Die Größe der Ein- und Auslassöffnungen muss mit den Schablonen der CIK-FIA überprüfbar sein.

Die Form des Verbrennungsraums und des Quetschkante muss der TZ Nr. 3.3 entsprechen und mit einer CIK-FIA-Lehre überprüfbar sein.

10.10.2 Modifications

Toutes les modifications de l'intérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- la course ;
- l'alésage (en dehors des limites maximums);
- l'axe de la bielle ;
- le nombre de conduits de transfert et d'orifices d'admission dans le cylindre et le carter moteur ;
- le nombre d'orifices d'échappement ;
- tout travail sur le profil du cordon susceptible de modifier le profil d'origine du cylindre ;
- tout travail sur le piston du côté de l'admission ou de l'échappement ;
- tout travail ou dispositif susceptible de modifier l'ouverture ou la fermeture des orifices, ou d'augmenter ou de diminuer d'une manière ou d'une autre le cycle d'admission ou d'échappement ;
- tout travail sur la chemise du cylindre susceptible de permettre au mélange de carburant de pénétrer dans le cylindre lorsque le piston a fermé l'orifice d'admission – cela concerne le côté de l'orifice d'admission et la base du cylindre sur toute sa largeur (où la jauge d'épaisseur est introduite à des fins de mesure) ; et
- tout traitement de surface de la chemise du cylindre, y compris, mais sans s'y limiter, un traitement chimique ou l'ajout d'un revêtement.

Les restrictions prévues par les règlements particuliers doivent être respectées.

Toutes les modifications de l'extérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- le nombre de carburateurs (utilisation obligatoire d'un carburateur homologué) ; et
- l'aspect extérieur du moteur monté.

Ne sont pas considérées comme des modifications de l'aspect extérieur du moteur: la modification de la couleur des pièces moteur et la modification des fixations de la bobine d'allumage et de l'échappement, à condition que leur position homologuée ne soit pas modifiée.

10.10.3 Gabarits de contrôle

Le fabricant de moteurs doit fournir des jauges et des gabarits permettant de contrôler le moteur et ses pièces.

Ces gabarits sont utilisés pour contrôler :

- la taille des orifices d'admission, de transfert et d'échappement ;
- la forme et la taille du pied du cylindre (minimum/maximum) ;
- la forme du piston ; et
- la distance minimum de la surface d'appui du carburateur par rapport à l'axe du cylindre.

La taille des orifices d'admission et d'échappement doit être vérifiable avec les gabarits de la CIK-FIA.

La forme de la chambre de combustion et de la bande d'écrasement doit correspondre au DT n° 3.3 et être vérifiable avec un gabarit CIK-FIA.

10.11 Startsystem und Kupplung

Die folgenden Zubehörteile werden mit dem Motor homologiert:

10.11.1 Startsystem

Ein elektrischer Starter an Bord ist vorgeschrieben. Starter-Zahnkränze aus Aluminium sind erlaubt. Der Starter muss von einer eigenen Batterie betrieben werden, die in einem Rahmen fest mit dem Chassis-Rahmen verbunden sein muss.

10.11.2 Kupplung

Eine einheitliche Zentrifugal- und Trockenkupplung ist vorgeschrieben. Siehe TZ Nr. 3.4. Das Reibmaterial muss eben sein, ohne Löcher oder Rillen.

Die Kupplung muss bei 3.500 U/min zu greifen beginnen. Die Kupplungsglocke muss eben sein und darf weder Löcher noch Rillen aufweisen. Das Ritzel der Kupplungsglocke muss mit Artikel 10.16 übereinstimmen.

Die Mindestmasse der gesamten Kupplung (Anlasserkranz, Kupplung und Kupplungstrommel mit Ritzel) muss HB-konform sein.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

10.11.2.a Die Verwendung einer Kupplung von einem anderen Hersteller der gleichen Kategorie ist erlaubt. Diese muss dem CIK-FIA-Homologationsblatt entsprechen.

Ein Ritzel mit 9 Zähnen ist erlaubt.

10.12 Vergaser

Alle Vergaser müssen von der CIK-FIA homologiert werden. Ein HB wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Vergaser geliefert werden.

Die Originalteile des homologierten Vergasers müssen immer mit den im HB beschriebenen Fotografien, Zeichnungen, Materialien und physischen Abmessungen übereinstimmen. Alle im HB angegebenen Komponenten müssen korrekt eingebaut sein und ordnungsgemäß funktionieren.

Die Kraftstoffpumpe ist mit dem Vergaser zugelassen und darf nicht verändert werden. Das bedeutet, dass der Vergaser und die Kraftstoffpumpe in allen Punkten mit dem HB und den bei der Zulassungsprüfung versiegelten Teilen identisch sein müssen (innerhalb angemessener Fertigungstoleranzen).

Schalenvergaser mit Venturi-Diffusor und einer Bohrung von :

Mini	Maximum 18,0 mm
MiniXS	Maximum 15,0 mm

Allgemeine ASS-Bestimmungen

10.12.a Der Durchmesser wird mit den Lehren der Hersteller gemessen.

10.12.1 Ansaugkrümmer

Ein Ansaugkrümmer, **der aus Gummi sein kann, muss verwendet werden, um den Vergaser am Zylinder zu befestigen.**

Der Vergaser muss auf einer Seite mit einer Schlauchschelle oder einem Kabelbinder befestigt werden. Die gegenüberliegende Seite sollte mit Schrauben an einer ebenen Fläche des Zylinders sicher befestigt werden. Es ist nur ein O-Ring oder eine Dichtung zulässig.

10.11 Système de démarrage et embrayage

Les accessoires suivants sont homologués avec le moteur :

10.11.1 Système de démarrage

Un démarreur électrique embarqué est obligatoire. Les couronnes de démarreur en aluminium sont autorisées. Le démarreur doit être alimenté par une batterie dédiée qui doit être solidement fixée au cadre du châssis dans un support.

10.11.2 Embrayage

Un embrayage normalisé de type centrifuge et sec est obligatoire. Voir DT n° 3.4. Le matériau de friction doit être lisse, sans trous ni rainures.

L'embrayage doit se mettre en prise dès 3'500 tr/min. La cloche d'embrayage doit être lisse, sans trous ni rainures. Le pignon de la cloche d'embrayage doit être conforme à l'Article 10.16.

La masse minimum de l'ensemble de l'embrayage (couronne de démarrage, embrayage et tambour d'embrayage avec pignon) doit être conforme à la FH.

Prescriptions générales ASS

10.11.2.a L'utilisation d'un embrayage provenant d'un autre constructeur de la même catégorie est autorisée. Celui-ci doit respecter sa fiche d'homologation CIK-FIA.

Un pignon de 9 dents est autorisé.

10.12 Carburateur

Tous les carburateurs doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le carburateur.

Les pièces d'origine du carburateur homologué doivent toujours correspondre aux photographies, dessins, matériaux et dimensions physiques décrits dans la FH.

Tous les composants spécifiés dans la FH doivent être correctement installés et fonctionner correctement.

La pompe à carburant est homologuée avec le carburateur et ne doit pas être modifiée. Cela signifie que le carburateur et la pompe à carburant doivent être identiques en tous points à la FH et aux pièces scellées lors de l'inspection d'homologation (dans des tolérances de fabrication raisonnables).

Carburateur à cuve avec diffuseur de type Venturi et un alésage de :

Mini	Maximum 18 mm
MiniXS	Maximum 15 mm

Prescriptions générales ASS

10.12.a Le diamètre sera mesuré avec les jauges des constructeurs.

10.12.1 Collecteur d'admission

Un collecteur d'admission, qui peut être en caoutchouc, doit être utilisé pour monter le carburateur sur le cylindre.

Le carburateur doit être fixé par un collier de serrage ou un serre-câble d'un côté. Le côté opposé doit être fixé solidement à l'aide de vis sur une surface plane du cylindre. Un seul joint torique ou joint d'étanchéité est autorisé.

10.12.2 Distanzstück des Ansaugkrümmers

Zur Befestigung des Vergasers am Zylinder darf ein Einlass-Distanzstück verwendet werden. Auf jeder Seite des Distanzstücks ist nur ein O-Ring oder eine Dichtung zulässig. Das Distanzstück muss ein ebenes Blech mit einem quer verlaufenden konischen Zylinderquerschnitt sein. Er muss mit Werkzeugen sicher befestigt werden und darf keine ineinandergreifenden Verbindungen oder überlappenden Teile aufweisen. Die gesamte dem Motor zugeführte Luft muss durch den Ansaugschalldämpfer und den Vergaser strömen.



DEL ORTO

10.13 Ansaugschalldämpfer

Der Ansaugschalldämpfer muss von der CIK-FIA homologiert sein und darf nur eine Einlassöffnung mit einem maximalen Durchmesser von 23,0 mm haben.

10.14 Zündsystem**Allgemeine ASS-Bestimmungen****10.14.a** Siehe Anhang 12 CH 2026.

Alle Motoren der Gruppe 3 müssen mit einem von der CIK-FIA zugelassenen Zündsystem ausgestattet sein.

Das Zündsystem muss unabhängig sein und darf keine Verbindung zum Startsystem (Batterie) haben.

Das Befestigungssystem des Stators und der Montagedurchmesser des Rotors sind Standard und mit dem Motor homologiert.

Der Motor muss mit einem wirksamen und sicheren Stoppschalter ausgestattet sein.

Er muss ein digitaler, nicht programmierbarer Typ mit eingebautem Drehzahlbegrenzer sein:

Mini	Maximum 13'000 U/min.
MiniXS	Maximum 12'000 U/min

10.15 Mini Auspuff

Spezifischer, einheitlicher Auspuff, welcher der TZ Nr. 3.6 entspricht.

10.12.2 Entretoise de collecteur d'admission

Une entretoise d'admission peut être utilisée pour monter le carburateur sur le cylindre. Un seul joint torique ou joint d'étanchéité est autorisé de chaque côté de l'entretoise.

L'entretoise doit être une plaque lisse avec une section transversale cylindrique conique. Elle doit être solidement fixée à l'aide d'outils et ne doit pas comporter de raccords ou de pièces superposées.

Tout l'air alimentant le moteur doit passer par le silencieux d'admission et le carburateur.

10.13 Silencieux d'admission

Le silencieux d'admission doit être homologué par la CIK-FIA avec un conduit d'un diamètre maximum de 23,0 mm.

10.14 Système d'allumage**Prescriptions générales ASS****10.14.a** Voir Annexe 12 CH 2026.

Tous les moteurs en Groupe 3 doivent être pourvus d'un système d'allumage homologué par la CIK-FIA.

Le système d'allumage doit être indépendant, sans aucune connexion avec le système de démarrage (batterie).

Le système de fixation du stator et le diamètre de montage du rotor sont standard et homologués avec le moteur.

Le moteur doit être équipé d'un interrupteur d'arrêt efficace et sûr.

Il doit être de type numérique, non programmable, avec un limiteur de régime intégré:

Mini	Maximum 13'000 tr/min
MiniXS	Maximum 12'000 tr/min

10.15 Échappement de Mini

Échappement monotype spécifique qui doit correspondre au DT n° 3.6.

10.16 Getriebe

In Gruppe 3 müssen alle Ketten und Ritzel vom Typ 219 sein.

Das an der Hinterachse befestigte Kettenrad darf zum Schutz der Kette mit Scheiben abgedeckt werden. Diese dürfen aus Kunststoff oder Verbundwerkstoff bestehen.

Mini Kupplungsritzel nur **11** Zähne / **Ritzel der Hinterradwelle mindestens 75 Zähne**

MiniXS Kupplungsritzel nur 11 Zähne / Ritzel der Hinterradwelle mindestens **73** Zähne

Allgemeine ASS-Bestimmungen

10.16.a In der Mini-Kategorie kann ein Ritzel mit 9 Zähnen verwendet werden, sofern deren Montage dem HB entspricht.

Die Anzahl der Zähne der Hinterradwellenkronen ist frei wählbar.

10.17 Kühlkanäle

Ein Kühlkanal für das Kurbelgehäuse des Motors ist erlaubt. Er muss ordnungsgemäß am Kart und nicht am Motor befestigt sein. Er muss aus Kunststoff oder Verbundmaterial hergestellt sein.

10.18 und 10.19 reserviert**10.20** Elektrischer Antriebsstrang Mini

Alle elektrischen Mini Antriebsstränge müssen von der CIK-FIA homologiert werden. Ein HB wird nach einem Homologationsverfahren ausgestellt und muss mit dem elektrischen Mini Antriebsstrang geliefert werden.

Der homologierte elektrische Mini Antriebsstrang und seine Teile müssen in ihrer Gesamtheit verwendet werden. Diese Teile dürfen nicht verändert werden und müssen durch die in dem HB beschriebenen Herstellerkennzeichnungen, Fotos, Zeichnungen, Werkstoffe, Werte und physikalischen Abmessungen identifiziert werden.

10.20.1 Merkmale des elektronischen Antriebsstranges
Alle Mini-Elektroantriebe bestehen aus einem E-Motor, einem Wechselrichter, einem wiederaufladbaren Energiespeichersystem (RESS), einem Batteriemanagementsystem (BMS) und der für den Betrieb des Systems erforderlichen elektrischen Ausrüstung.

Die max. Spannung des elektronischen Antriebsstrangs darf zu keinem Zeitpunkt 60 V DC oder 30 V AC überschreiten, und die max. Gesamtleistung des RESS ist auf 7 kW begrenzt. Die Kühlung darf nur durch Luft erfolgen.

10.20.2 Elektromotor

Der Elektromotor muss wie homologiert verwendet werden und darf nicht verändert werden.

Die Position des Elektromotors ist frei, es wird jedoch dringend empfohlen, die Position des CI-Motors zu verwenden. Er muss mit einer Motorhalterung und mindestens zwei fixen unteren Halterungen, die mit mindestens M8-Schrauben befestigt werden, auf den Fahrgestellrohren montiert werden. Die Position des Umrichters für den Elektromotor ist frei, wenn seine Position nicht durch die Homologation festgelegt ist.

10.20.3 Energiespeichersystem (RESS)

Das RESS muss wie homologiert verwendet werden und darf nicht verändert werden.

10.16 Transmission

Dans le groupe 3, toutes les chaînes et tous les pignons doivent être du type 219.

Le pignon fixé sur l'arbre arrière peut être recouvert de disques en plastique pour protéger la chaîne. Ceux-ci peuvent être en plastique ou en matériau composite.

Mini Pignon d'embrayage **11** dents seulement / **Pignon d'arbre arrière minimum 75 dents**

MiniXS Pignon d'embrayage 11 dents seulement / Pignon d'arbre arrière minimum **73** dents

Prescriptions générales ASS

10.16.a Dans la catégorie Mini, il est possible d'utiliser un pignon de 9 dents, à condition que leur montage soit conforme au FH. **Le nombre de dents de la couronne de l'arbre arrière est libre.**

10.17 Conduits de refroidissement

Un conduit de refroidissement est autorisé pour le carter du moteur. Il doit être correctement fixé au kart et non au moteur. Il doit être en plastique ou en matériau composite.

10.18 et 10.19 réservés**10.20** Groupe motopropulseur électrique Mini

Tous les groupes motopropulseurs électriques Mini doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le groupe motopropulseur électrique.

Le groupe motopropulseur homologué et ses pièces doivent être utilisés dans leur intégralité. Ces pièces ne doivent pas être modifiées et doivent être identifiées par les marquages du constructeur, les photographies, les dessins, les matériaux, les valeurs et les dimensions physiques décrits dans la FH.

10.20.1 Caractéristiques du groupe motopropulseur électrique

Tous les groupes motopropulseurs électriques Mini sont composés d'un moteur électrique, d'un onduleur, d'un système de stockage d'énergie rechargeable (RESS), d'un système de gestion des batteries (BMS) et de l'équipement électrique nécessaire pour faire fonctionner le système.

À tout moment, la tension maximale du groupe motopropulseur ne doit pas dépasser 60 V CC ou 30 V CA et la puissance totale maximale sortant du RESS est limitée à 7 kW.

Le refroidissement doit être assuré uniquement par l'air.

10.20.2 Moteur électrique

Le moteur électrique doit être utilisé tel qu'il est homologué et ne doit subir aucune modification.

La position du moteur électrique est libre mais il est fortement recommandé d'utiliser la position du moteur CI.

Il doit être monté sur les tubes du châssis avec un support moteur et un minimum de deux supports inférieurs fixés avec des vis M8 minimum.

La position de l'onduleur pour le moteur électrique est libre, si sa position n'est pas déterminée par l'homologation.

10.20.3 Système de stockage d'énergie rechargeable (RESS)

Le RESS doit être utilisé tel qu'il est homologué et ne doit subir aucune modification.

Die Position des RESS ist frei. Es muss an mind. zwei Punkten an den Hauptrohren des Fahrgestellrahmens befestigt sein.

10.20.3.1 RESS Statusleuchte

An den Karts müssen eine oder mehrere RESS-Statusleuchte(n) angebracht sein, um anzuzeigen, dass der Status des angetriebenen Systems sicher (grün) oder nicht sicher (rot) ist.

Sie müssen so angebracht sein, dass sie vom Fahrer, den Offiziellen und den Streckenposten von allen Seiten gesehen werden können.

Es wird empfohlen, die Leuchten an der Vorderplatte und an der Rückseite des Sitzes zu montieren. Sie dürfen nicht an Karosserieteilen montiert werden, die bei einem Unfall beschädigt werden können (z. B. Frontverkleidung, Seitenverkleidung und Hinterradschutz).

Die Statusleuchten dürfen nicht dasselbe Licht verwenden wie die «Betriebsbereit»-Licht.

10.20.3.2 "Betriebsbereit"- Licht

Um anzuzeigen, dass das Kart fahrbereit ist, wenn das Gaspedal betätigt wird, muss ein weißes Licht (für die Vorderseite) und ein oranges Licht (für die Rückseite) aufleuchten. Die Lichter müssen entlang der Mittellinie des Karts angebracht werden und von vorne und hinten gut sichtbar sein.

10.20.4 Elektrische Ausrüstung & Sicherheitsbestimmungen
Es muss ein allgemeiner Stromkreisunterbrecher mit ausreichender Leistung (Anhang J - Artikel 251.3.1.14.3) eingebaut sein. Die Position des allgemeinen Stromkreisunterbrechers muss leicht erreichbar und von außen gut sichtbar sein.

Es ist darauf zu achten, dass der Einbau des Stromkreisunterbrechers nicht dazu führt, dass der Hauptstromkreis zu nahe am Fahrer liegt.

Das Kart muss mit einem allgemeinen Stromkreisunterbrecher des Fahrers (DMS) ausgestattet sein, der mit dem E-Antrieb homologiert sein muss.

Er muss vom im Kart sitzenden Fahrer bedient werden können. Der DMS muss vom allgemeinen Stromkreisunterbrecher getrennt sein. Ein Not-Aus-Schalter (Anhang J - Artikel 251.3.1.14.4) ist vorgeschrieben.

Er muss vom Fahrer, der im Kart sitzt, betätigt werden können.

Der Not-Aus-Schalter darf nicht als DMS verwendet werden..

10.20.5 Ladegeräte

Es sind nur bordgestützte Ladegeräte erlaubt. Sie müssen im HB angegeben werden. Nur diese Geräte dürfen zum Aufladen des RESS verwendet werden.

10.21 Getriebe

Das Getriebe ist frei.

Wenn eine Kette verwendet wird, muss sie vom Typ 219 sein. Das an der Hinterachse befestigte Ritzel kann zum Schutz des Riemens/der Kette mit Scheiben abgedeckt werden. Diese müssen aus Kunststoff oder Verbundwerkstoff bestehen.

La position du RESS est libre. Il doit être fixé par au moins deux points aux tubes principaux du cadre de châssis.

10.20.3.1 Voyant d'état du RESS

Le(s) voyant(s) d'état du RESS doit/doivent être installé(s) sur le kart pour indiquer si l'état du système motorisé est sûr (vert) ou non (rouge).

Il(s) doit/doivent être monté(s) de manière à pouvoir être vu(s) par le pilote, les officiels et les commissaires de tous les côtés.

Il est recommandé de monter les feux sur le panneau frontal et à l'arrière du siège. Il n'est pas permis de les monter sur des éléments de carrosserie susceptibles d'être endommagés par un accident (par exemple, le carénage avant, les éléments de carrosserie latéraux et la protection des roues arrière).

Les voyants d'état ne doivent pas utiliser le même voyant que les voyants «prêt à se déplacer».

10.20.3.2 Voyant « prêt à se déplacer »

Pour indiquer que le kart est prêt à se déplacer si la pédale d'accélération est actionnée, un voyant blanc (pour l'avant) et un voyant orange (pour l'arrière) doivent s'allumer.

Les voyants doivent être montés le long de la ligne centrale du kart et doivent être clairement visibles de l'avant et de l'arrière.

10.20.4 Équipement électrique et dispositions de sécurité
Un coupe-circuit général d'une capacité suffisante (Annexe J - Article 251.3.1.14.3) doit être monté.

L'emplacement du coupe-circuit général doit être facilement accessible et clairement visible de l'extérieur.

Il faut veiller à ce que l'installation du coupe-circuit n'ait pas pour effet de placer le circuit électrique principal trop près du pilote.

Le kart doit être équipé d'un coupe-circuit général du pilote (DMS) qui doit être homologué avec le groupe motopropulseur électrique.

Il doit pouvoir être actionné par le pilote assis dans le kart. Le DMS doit être distinct du coupe-circuit général.

Un bouton d'arrêt d'urgence (Annexe J - Article 251.3.1.14.4) est obligatoire.

Il doit pouvoir être actionné par le pilote assis dans le kart. Le bouton d'arrêt d'urgence ne doit pas être utilisé comme DMS.

10.20.5 Unités de charge

Seules les unités de charge embarquées sont autorisées. Elles doivent être spécifiées dans la FH. Seules ces unités doivent être utilisées pour charger le RESS.

10.21 Transmission

La transmission est libre.

Si une chaîne est utilisée, elle doit être du type 219.

Le pignon fixé sur l'arbre arrière peut être recouvert de disques pour protéger la courroie/chaîne. Ceux-ci doivent être en plastique ou en matériau composite.

11. BESTIMMUNGEN FÜR DIE GRUPPE 4

11.1 Chassis

Das Chassis für die Gruppe 4 ist freigestellt, muss jedoch mit den Technischen Bestimmungen übereinstimmen.

11.1.1 Abmessungen des Chassis

Gruppe 4

Radstand: 106.0-127.0 cm.

Spurweite: mindestens 2/3 des verwendeten Radstandes. Gesamtlänge: maximal 210.0 cm, ohne Front- und Heckverkleidung

Gesamtbreite: maximal 140.0 cm.

Höhe: maximal 65 cm über dem Boden, ohne Sitz.

Das Chassis muss zu jeder Zeit die angegebenen Masse einhalten.

Kein Teil darf über das Viereck hinausragen, das von der Frontverkleidung, den Rädern und dem Heckaufschuttschutz gebildet wird (hinterer Stoßfänger in Superkart).

11.1.2 Eigenschaften des Chassis

Siehe Artikel 4.1 bis 4.3.1 der Technischen Bestimmungen.

11.1.3 Lenkung

In Gruppe 4 sind verchromte oder galvanisierte Achsschenkel nicht zulässig.

11.2 Hinterachse

Maximaler Aussendurchmesser von 40.0 mm mit einer Wandstärke von 2,5 mm an allen Punkten.

11.3 Fassungsvermögen des Kraftstofftanks

Max. 19 Liter. Kraftstoff-Auslassöffnung: max. 5.0 mm.

11.4 Bremsen

Die Bremsen sind freigestellt.

In der Gruppe 4 müssen das Bremspedal sowie alle den Hauptbremszylinder betätigende Teile aus Stahl bestehen und ausreichend stabil sein, um den eingeleiteten Kräften zu widerstehen. Bremsen mit Betätigung über Seilzug sind nicht erlaubt. Ein Bremslicht wird empfohlen.

11.5 Räder

In Gruppe 4 sind nur 6-Zoll-Felgen mit CIK-FIA homologierten 6-Zoll-Reifen erlaubt. Siehe Artikel 4.13-4.15 des TR.

11.6 Stossfänger

Vordere, hintere und seitliche Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus magnetischen Stahlrundrohren gefertigt sein.

11.6.1 Vordere Stossfänger bei Langstrecken

Der vordere Stossfänger bei Langstrecken muss aus mindestens 2 Elementen bestehen: ein oberes Rohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht ist. Diese Rohre müssen einen Mindestdurchmesser von 18.0 mm und eine Mindestwandstärke von 1,5 mm aufweisen. Beide Rohre müssen mittels 2 miteinander verschweißten Rohrstreben verbunden sein und eine vertikale ebene Fläche darstellen. Der vordere Stoßfänger muss durch vier Punkte an dem Chassis-Rahmen befestigt sein. Die Befestigung des oberen und des unteren Rohres müssen am Chassis-Rahmen verschweißt sein.

11. RÈGLEMENT DU GROUPE 4

11.1 Châssis

Les châssis du Groupe 4 sont libres, mais doivent respecter le RT.

11.1.1 Dimensions du châssis

Groupe 4

Empattement : 106.0-127.0 cm.

Voie : au moins 2/3 de l'empattement utilisé.

Longueur hors-tout : maximum 210.0 cm, sans carénage avant ou arrière.

Largeur hors-tout : maximum 140.0 cm.

Hauteur : maximum 65.0 cm depuis le sol, sans le siège.

Le châssis doit respecter à tout moment les dimensions indiquées.

Aucune pièce ne doit dépasser le quadrilatère formé par le carénage avant, les roues et la protection des roues arrière (pare-chocs arrière en Superkart).

11.1.2 Caractéristiques du châssis

Voir les Articles 4.1 à 4.3.1 du RT.

11.1.3 Direction

Dans le Groupe 4, les fusées d'arbre chromées ou galvanisées ne sont pas autorisées.

11.2 Arbre arrière

Diamètre extérieur maximum de 40.0 mm avec une épaisseur de paroi de 2,5 mm en tous points.

11.3 Capacité du réservoir de carburant

Max. 19 litres. Ouverture de la sortie de carburant : max. 5.0 mm.

11.4 Freins

Les freins sont libres.

Dans le Groupe 4, la pédale de frein et toutes les pièces qui actionnent le maître-cylindre doivent être en acier et être suffisamment solides pour résister aux forces appliquées. Les dispositifs de freinage à câble ne sont pas autorisés.

Un feu de freinage est recommandé.

11.5 Roues

Dans le Groupe 4, seules les jantes de 6 pouces sont autorisées avec des pneus de 6 pouces homologués par la CIK-FIA. Voir les Articles 4.13-4.15 du RT.

11.6 Pare-chocs

Les protections frontales, latérales et arrière sont obligatoires. Elles doivent être constituées de tubes ronds en acier magnétique.

11.6.1 Pare-chocs avant pour circuit long

Le pare-chocs avant pour circuit long est constitué d'au moins deux éléments : une barre supérieure montée en parallèle au-dessus d'une barre inférieure en acier, d'un diamètre minimum de 18.0 mm et d'une épaisseur minimum de 1,5 mm. Les deux barres doivent être reliées par deux tubes soudés entre eux et présentant une surface plane verticale. Le pare-chocs avant doit être fixé au cadre de châssis par quatre points. Les fixations des barres supérieure et inférieure doivent être soudées au cadre de châssis.

Breite des oberen Rohrs: minimum 250.0 mm in Bezug auf die Kart-Längsachse.

Höhe des oberen Rohrs: minimum 170.0 mm und maximum 220.0 mm über dem Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).

Die Befestigungen des oberen Rohrs müssen 550 ± 50 mm voneinander entfernt und in Bezug zur Kart-Längsachse zentriert sein. Breite des unteren Rohrs: minimum 150.0 mm in Bezug auf die Kart-Längsachse.

Die Befestigungen des unteren Rohrs muss parallel (sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Ebene) zur Chassis-Achse erfolgen; sie müssen min. 220.0 mm voneinander entfernt und in Bezug zur Kart-Längsachse in einer Höhe von 60.0 ± 20.0 mm über dem Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs) zentriert sein.

Vorderer Überhang: minimum 350.0 mm.

Der vordere Stoßfänger muss die Befestigung der vorgeschriebenen Frontverkleidung ermöglichen

11.6.2 Seitliche Stoßfänger bei Langstrecken

Der seitliche Stoßfänger bei Langstrecken muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht ist; beide Rohre müssen einen Mindestdurchmesser von 18.0 mm und eine Mindestwandstärke von 1,5 mm aufweisen. Beide Rohre müssen mittels 2 miteinander verschweißten Rohrstreben verbunden sein und eine vertikale ebene Fläche darstellen.

Die Rohre müssen durch mindestens zwei Punkte an dem Chassis-Rahmen befestigt sein. Die beiden Befestigungen müssen parallel zum Boden und rechtwinklig zur Chassis-Längsachse verlaufen und einen Abstand von min. 520.0 mm haben.

Gerade Länge: mindestens 500.0 mm für das untere Rohr, 400.0 mm für das obere Rohr.

Höhe des oberen Rohrs: 200.0 ± 20.0 mm vom Boden.

Höhe des unteren Rohrs: 60.0 ± 20.0 mm vom Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).

11.6.3 Hintere Stoßfänger bei Langstrecken

Der hintere Stoßfänger bei Langstrecken (vorgeschrieben) muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht ist, mit einem Mindestdurchmesser von 18.0 mm und einer Mindestwandstärke von 1,5 mm, beide Rohre müssen mittels 2 verschweißter Rohrstreben verbunden sein.

Breite des unteren Rohrs: minimum 600.0 mm in Bezug auf die Kart-Längsachse.

Höhe des unteren Rohrs: 120.0 ± 20.0 mm vom Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).

Breite des oberen Rohrs: minimum 1.000.0 mm in Bezug auf die Kart-Längsachse.

Höhe des oberen Rohrs: 230.0 ± 20.0 mm vom Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).

Die Einheit muss möglichst elastisch an mindestens 2 Punkten am Chassis-Rahmen befestigt sein und mindestens 1100.0 mm breit sein. Die Breite darf die hintere Gesamtbreite nicht überschreiten.

Die Enden dürfen keine scharfen Kanten haben und einen Radius von mindestens 60.0 mm, einschließlich des sich unmittelbar hinter dem Rad befindlichen Volumens, aufweisen.

Largeur de la barre supérieure : minimum 250.0 mm par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Hauteur de la barre supérieure : minimum 170.0 mm et maximum 220 mm du sol (mesuré au haut du tube).

Les fixations de la barre supérieure doivent être distantes de 500.0 ± 50 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart. Largeur de la barre inférieure : minimum 150.0 mm par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Les fixations de la barre inférieure doivent être parallèles (dans les plans horizontal et vertical) à l'axe du châssis ; elles doivent être espacées d'au moins 220.0 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart à une hauteur de 60.0 ± 20.0 mm du sol (mesuré au haut du tube).

Porte-à-faux avant : minimum 350.0 mm.

Le pare-chocs avant doit permettre la fixation du carénage avant obligatoire.

11.6.2 Pare-chocs latéraux pour circuit long

Les pare-chocs latéraux pour circuit long sont constitués d'au moins deux éléments en acier : une barre supérieure en acier montée en parallèle au-dessus d'une barre inférieure en acier, toutes deux d'un diamètre minimum de 18.0 mm et d'une épaisseur minimum de 1,5 mm. Les deux barres doivent être reliées par deux tubes soudés entre eux et présenter une surface plane verticale.

Les barres doivent être fixées au cadre du châssis par au moins deux points. Ces deux fixations doivent être parallèles au sol, perpendiculaires à l'axe du châssis et distantes d'au moins 520.0 mm.

Longueur droite minimum : 500.0 mm pour la barre inférieure, 400.0 mm pour la barre supérieure.

Hauteur de la barre supérieure : 200.0 ± 20.0 mm depuis le sol.

Hauteur de la barre inférieure : 60.0 ± 20.0 mm du sol (mesuré au haut du tube).

11.6.3 Pare-chocs arrière pour circuit long

Le pare-chocs arrière pour circuit long (obligatoire) est constitué d'au moins deux éléments en acier : une barre supérieure en acier montée en parallèle au-dessus d'une barre inférieure en acier, d'un diamètre minimum de 18.0 mm et d'une épaisseur minimum de 1,5 mm, les deux barres étant reliées par deux tubes et soudées entre elles.

Largeur de la barre inférieure : minimum 600.0 mm par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Hauteur de la barre inférieure : 120.0 ± 20.0 mm du sol (mesuré au haut du tube).

Largeur de la barre supérieure : minimum 1'000.0 mm par rapport à l'axe longitudinal du kart.

Hauteur de la barre supérieure : 230.0 ± 20.0 mm du sol (mesuré au haut du tube).

L'unité doit être fixée au cadre du châssis par au moins deux points, éventuellement au moyen d'un système flexible, et doit avoir une largeur minimum de 1'100.0 mm. Sa largeur ne doit pas dépasser la largeur arrière hors-tout.

Ses extrémités ne doivent pas présenter d'arêtes vives et avoir une courbure d'un rayon min. de 60.0 mm, y compris le volume situé immédiatement derrière la roue (système anti-intrusion).

11.7 Karosserie für Superkart

Kein Teil der Karosserie einschließlich Spoiler und Endplatten darf:

- höher als 60.0 cm vom Boden sein (ausgenommen Konstruktionen, welche ausschließlich als Kopfstütze ohne möglichen aerodynamischen Effekt dienen);
- über den hinteren Stoßfänger hinausragen;
- näher am Boden liegen als die Bodenplatte;
- seitlich über die durch die Außenseite der Hinter- und Vorderräder gebildete Linie hinausragen (mit geradeaus gerichteten Vorderrädern) mit Ausnahme von Regenrennen;
- die maximale Breite von 140.0 cm überschreiten;
- weniger als 25.0 mm Abstand zwischen irgendeinem Teil der Karosserie und den Reifen aufweisen; oder
- vom Fahrersitz im rennfertigen Kart aus während des Fahrbetriebes verstellbar sein.

Karosserie, Frontverkleidung und Spoiler müssen aus nichtmetallischem Material bestehen. Im Falle eines kompletten Verkleidungsaufbaus darf das Frontschild mit höchstens 4 schnelllösenden Klemmen mit der Karosserie verbunden sein und keine weitere Befestigung aufweisen. Falls das Frontschild eine eigenständige Konstruktion darstellt, darf dessen Breite maximal 50.0 cm und die Breite des Befestigungsrahmens maximal 25.0 cm betragen. Die Frontverkleidung darf oben nicht über der am oberen Ende des Lenkrades gezogenen horizontalen Ebene oder näher als 5.0 cm an irgendeinem Teil des Lenkrades liegen. Am Boden muss das Frontschild symmetrisch abschließen, mindestens 15.0 cm Abstand zu jedem der Pedale in Normalstellung aufweisen und darf die Füße und Knöchel nicht abdecken.

Wenn das Frontschild entfernt wird, darf, von oben betrachtet, kein Teil der Karosserie irgendein Körperteil des in normaler Position sitzenden Fahrers bedecken.

Die vordere Verkleidung der Karosserie darf keine spitzen Winkel bilden und sie muss einen Radius von min. 20.0 mm aufweisen.

Die Frontverkleidung muss so gestaltet sein, dass der vordere Stoßfänger den Bestimmungen dieses Artikels entsprechen kann; sie darf nicht breiter als die geradeaus gerichteten Vorderräder sein.

Die Bodenplatte muss flach konstruiert sein und eine gebogene Falzkante aufweisen. Ab 23.0 cm vor der Hinterachse darf die Bodenplatte einen nach oben gerichteten Winkel (Extractor) aufweisen. Falls die Bodenplatte/Extractor Luftleitbleche aufweist, dürfen diese nicht über die Ebene hinausragen, welche durch den flachen Teil der Bodenplatte gebildet wird. Weder die Bodenplatte noch ein anderes Teil der Karosserie darf in irgendeiner Weise einer Schürze ähneln.

Die Bodenplatte darf nicht über den vorderen oder den hinteren Stoßfänger hinausragen. Ihre Breite darf die Abmessungen der Karosserie, inkl. Flügel und Endplatten nicht überschreiten. Gewichtsreduzierende Bohrungen im Boden sind nicht zulässig.

11.8 Sitze für Superkart

Die Sitze müssen eine Kopfstütze beinhalten.

11.9 Ballast

Ballast darf den Hauptrohren des Chassis oder am Bodenblech durch Befestigung mit mindestens 2 Schrauben mit einem Mindestdurchmesser von 6.0 mm hinzugefügt werden

11.7 Carrosserie de Superkart

Aucun élément de la carrosserie, y compris les ailes et les plaques d'extrémité, ne doit :

- être à une hauteur supérieure à 60.0 cm du sol (à l'exception des structures conçues uniquement comme des appui-têtes sans effet aérodynamique possible) ;
- dépasser le pare-chocs arrière ;
- être plus proche du sol que le plancher ;
- s'étendre latéralement au-delà de l'extérieur des roues arrière et avant (roues avant en position droite), sauf en cas de course par temps de pluie ;
- avoir une largeur supérieure à 140.0 cm ;
- avoir un espace de moins de 25.0 mm entre tout élément de la carrosserie et les pneus ; ou
- être réglable depuis le siège du pilote en condition de course lorsque le kart est en mouvement.

La carrosserie, la bulle et l'aile doivent être fabriquées dans un matériau non métallique. En cas d'utilisation d'une carrosserie complète avec bulle, celle-ci doit être reliée à la carrosserie par un maximum de quatre attaches rapides et ne doit comporter aucun autre dispositif de fixation. Si la bulle est une structure séparée, sa largeur maximum doit être de 50.0 cm et la largeur maximum de son cadre de fixation de 25.0 cm. La bulle ne doit pas être située au-dessus du plan horizontal défini par le haut du volant ni à moins de 5.0 cm de tout élément de celui-ci.

Au bas, la bulle doit se terminer symétriquement à au moins 15.0 cm des pédales en position normale de repos et ne doit pas couvrir les pieds ou les chevilles.

Lorsque la bulle est retirée, aucun élément de la carrosserie ne doit recouvrir une partie quelconque du pilote assis dans la position normale vue de dessus.

L'avant du nez de la carrosserie ne doit pas présenter d'arêtes vives et posséder un rayon minimum de 20.0 mm.

Le carénage avant doit être tel que le pare-chocs avant puisse satisfaire aux exigences du présent article et ne pas être plus large que les roues avant en position face à la route. Le plancher doit être de construction plate et avoir un bord de bourrelet incurvé. À partir de 23.0 cm en avant de l'arbre arrière, le plancher peut présenter un angle l'orientant vers le haut (extracteur). Si ce dernier possède des ailettes latérales, celles-ci ne doivent pas dépasser le plan formé par la partie plate du plateau de sol. Ni le plancher, ni aucun autre élément de la carrosserie ne doit ressembler en aucune façon à une jupe.

Le plancher ne doit pas dépasser les pare-chocs avant ou arrière. Sa largeur ne doit pas dépasser les dimensions de la carrosserie, y compris les ailes et les plaques d'extrémité. Les trous d'allègement ne sont pas autorisés dans le plancher.

11.8 Sièges de Superkart

Les sièges doivent comporter un appui-tête.

11.9 Lest

Le lest peut être fixé aux tubes principaux du châssis ou au plancher à l'aide d'au moins deux boulons d'un diamètre minimum de 6.0 mm.

11.10 Datenaufzeichnung (Data logging)

In Gruppe 4 ist die Datenaufzeichnung freigestellt, sofern sie die normale Funktion des Motors nicht beeinflusst.

11.11 Rotes Rücklicht

Für Langstrecken ist ein von der FIA homologiertes rotes LED-Rücklicht vorgeschrieben, das von einer Trockenbatterie gespeist und vom Cockpit aus durch einen wasserdichten Schalter gesteuert wird. Dieses Licht muss in einem Bereich angebracht werden, der 40,0 bis 60,0 cm vom Boden und max. 10,0 cm von jeder Seite der Mittelachse des Karts entfernt ist. Es muss während der gesamten Veranstaltung funktionstüchtig sein.

Bei nassen Witterungsbedingungen muss es nach Ermessen des Rennleiters eingeschaltet werden.

11.12 Batterie

In Gruppe 4 sind Batterien erlaubt. Sie dürfen das rote Rücklicht, die Zündanlage und die Wasserpumpe versorgen und müssen innerhalb des Chassis-Umfangs positioniert sein.

11.13 Masse des Karts

Total (inkl. Karosserie) Kart (ohne Karosserie und Kraftstoff)

Superkart

218,0 kg minimum 113,0 kg minimum

11.14 Superkart Motor

Alle Superkart Motoren müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Motor vorgelegt werden. Die Motor-Homologation findet alle drei Jahre statt.

Die Originalteile des homologierten Motors müssen immer mit den in der Homologation beschriebenen Fotos, Zeichnungen, Materialien und physikalischen Abmessungen übereinstimmen.

11.14.1 Eigenschaften des Motors

Wassergekühlter 250,0 cm³ Zweizylinder-Motor mit Getriebe.

Mechanisches Power-Valve-System ohne Elektronik.

Getriebe einschließlich des mit dem Motor homologierten Primärgetriebes. Zur Kontrolle der Übersetzungsverhältnisse siehe Anhang 1.

11.14.2 Änderungen

Die Originalteile des homologierten Motors müssen immer mit den Bestimmungen übereinstimmen und identifizierbar sein, mit Ausnahme von Kurbelwelle, Pleuelstange, Kolben und Laufbüchse, die frei ausgetauscht oder modifiziert werden können (vorbehaltlich der Einhaltung des TR).

Alle Änderungen im Inneren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Hub;
- Bohrung (außerhalb der Höchstgrenzen);
- Mittellinie der Pleuelstange;

Das Material der Pleuelstange muss magnetisch bleiben.

Alle Änderungen am Äußeren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Anzahl der Vergaser; und
- das äußere Erscheinungsbild des eingebauten Motors mit Ausnahme der für die Anbringung der Barcode-Aufkleber erforderlichen Flächenbearbeitung.

11.10 Enregistrement de données

L'enregistrement de données est libre dans le Groupe 4, à condition qu'il ne modifie pas le fonctionnement normal du moteur.

11.11 Feu arrière rouge

Un feu arrière rouge à LED homologué par la FIA est obligatoire pour les circuits longs, alimenté par une batterie sèche et commandé depuis le cockpit par un interrupteur étanche. Ce feu doit être placé dans une zone située entre 40,0 et 60,0 cm du sol et à un maximum de 10,0 cm de chaque côté de l'axe central du kart. Il doit être en état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve.

Il peut être allumé par temps de pluie à la discrétion du Directeur d'Épreuve.

11.12 Batterie

Les batteries sont autorisées dans le Groupe 4. Elles peuvent alimenter le feu arrière, le système d'allumage et la pompe à eau, et doivent être situées dans le périmètre du châssis.

11.13 Masse du kart

Total (carrosserie inclu) Kart (sans carrosserie ni carburant)

Superkart

Minimum 218,0 kg Minimum 113,0 kg

11.14 Moteur de Superkart

Tous les moteurs de Superkart doivent être homologués par la CIK-FIA. Une FH est délivrée après une inspection d'homologation et doit être fournie avec le moteur. L'homologation des moteurs a lieu tous les trois ans.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours correspondre aux photographies, dessins, matériaux et dimensions physiques décrits dans la FH.

11.14.1 Caractéristiques du moteur

Bicylindre de 250,0 cm³ refroidi par eau, avec boîte de vitesses.

Soupapes de puissance mécaniques sans électronique.

Boîte de vitesses comprenant le rapport primaire homologué avec le moteur. Pour la vérification des rapports, voir Annexe 1.

11.14.2 Modifications

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et identifiables, à l'exception du vilebrequin, de la bielle, du piston et de la chemise, qui peuvent être librement changés ou modifiés (sous réserve du respect du RT).

Toutes les modifications de l'intérieur du moteur homologué sont autorisées, sauf :

- la course ;
- l'alésage (en dehors des limites maximums) ; et
- l'axe de la bielle.

Le matériau de la bielle doit rester magnétique.

Toutes les modifications de l'extérieur du moteur homologué sont autorisées du moteur, sauf :

- le nombre de carburateurs ; et
- l'aspect extérieur du moteur monté, à l'exception de l'usinage nécessaire à l'application de code-barres autocollants.

Die Befestigung des Vergasers (der Vergaser, die Zündspule, der Auspuff und der Motor dürfen verändert werden, vorausgesetzt ihre homologierte Position wird nicht geändert.

11.15 Vergaser

Es sind ausschließlich mechanische Vergaser ohne Elektronik erlaubt.

11.16 Ansaugschalldämpfer

Es sind nur Ansaugschalldämpfer mit fixem Volumen zulässig.

11.17 Zündung

Das elektronische Steuergerät und die Zündspule dürfen nur eine Spannungszuführung (Energiequelle des Rotors/Stators oder der Batterie) und ein Kurbelwellen-Aufnahmesignal für den Zündimpuls erhalten.

Für Motoren mit zwei versetzten Zylinderphasen ist es zulässig, zwei unabhängige Zündungen mit zwei Sensoren zu verwenden. Die Verstellung und die Zündkerze dürfen nur verändert werden, wenn der Motor nicht läuft.

Les fixations du ou des carburateurs, du système d'allumage, de l'échappement et du moteur peuvent être modifiées, à condition que leur position homologuée ne soit pas modifiée.

11.15 Carburateur

Seuls les carburateurs mécaniques sans électronique sont autorisés.

11.16 Silencieux d'admission

Seuls les silencieux d'admission à volume fixe sont autorisés.

11.17 Système d'allumage

Le boîtier de l'unité électronique et la bobine ne doivent recevoir qu'une seule alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et un seul signal de captation du vilebrequin afin d'établir le signal d'allumage.

Pour les moteurs à deux cylindres déphasés, il est possible de monter deux systèmes d'allumage indépendants avec deux capteurs. L'avance et la cartographie ne peuvent être modifiées que lorsque le moteur ne tourne pas.

12. BESONDERE BESTIMMUNGEN X30 CHALLENGE SWITZERLAND

12.1 Kategorie X30 Challenge Switzerland

12.1.1 Motor

* Der Motor muss dem ASS-Homologationsblatt ASS02CH25 vom 13.11.2024 und ASS02CH26 vom 12.12.2025 sowie den dazugehörigen Nachträgen entsprechen

* Der Motor und die angefügten Teile (Vergaser, Ansaugschalldämpfer, Zündanlage, Kupplung, Auspuff, usw.) dürfen nur in serienmäßigem Original-Zustand (wie von IAME ausgeliefert) verwendet werden. Dies bedeutet, dass jegliche Änderungen, Bearbeitungen und Optimierungen (z. B. das Glätten und Polieren von Teilen, Bearbeitung von Oberflächen, Abtragen oder das Aufbringen von Material, u.a.) sowie das Anpassen von Motorteilen oder am Motor nicht zulässig sind. Nachträgliche Anpassungen der im Homologationsblatt angegebenen Toleranzmasse und nachträgliche Bearbeitung sind demnach auch verboten. Die angegebenen Toleranzen dürfen nicht zur Optimierung verwendet werden.

* Bei Instandsetzungen und/oder Reparaturen des Motors dürfen nur originale Serienteile des homologierten IAME X30-Motors verwendet werden. Im Zweifelsfalle muss der Teilnehmer den Nachweis erbringen, dass die verwendeten Teile Original IAME-Teile sind.

Einlass-Membrane:

* Es sind ausschließlich folgenden, mit der Gravur „IAME“ gekennzeichneten Membranen zulässig:

- die serienmäßig von IAME mit dem Motor ausgelieferten, durch Glasfaser (GFK) verstärkte Membrane aus synthetischem Material, oder
- von IAME als X30-Ersatzteil angebotene Membrane aus Kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) mit einer Mindestdicke von 0,22 mm.

* Die Membranendichtung ist frei. Die Dichtung zwischen dem Vergaser und dem Motor ist ebenfalls freigestellt.

12.1.2 Vergaser

* Nur der Tillotson Vergaser (mit max. Adapter-Durchmesser von 29 mm) mit dem IAME X30 Motor ist homologiert. Homologationsblatt ASS

* Es dürfen nur Originalersatzteile verwendet werden.

Zylinderfussdichtung:

12.1.3 Thermostat

* Die Verwendung des von IAME für diesen Motor gelieferten

Serien-Thermostats ist optional, d.h., er darf auch weggelassen werden. Falls die Sonde am Motor montiert ist, muss das leere IAME Gehäuse fix am Wasserschlauch bleiben.

12.1.4 Zündanlage

* Es ist nur die Original-Zündanlage Selettra Digitale K (max. 16.000 U/min) gemäß ASS-Homologation zulässig.

* Die mit dem Motor gelieferte serienmäßige elektrische Startvorrichtung (bestehend aus Anlasser, Batteriebox, Kabelsatz, Zündschlüssel/Starterknopf), darf nicht entfernt oder durch ein Drittprodukt ausgetauscht werden und muss zu jeder Zeit des Wettbewerbs funktionstüchtig sein.

Die Batterie muss den aktuell gültigen CIK-Bestimmungen und den Angaben im Homologationsblatt entsprechen.

12. RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE X30 CHALLENGE SWITZERLAND

12.1 Catégorie X30 Challenge Switzerland

12.1.1 Moteur

* Le moteur doit être conforme aux fiches d'homologation ASS ASS02CH25 du 13.11.2024 et ASS02CH26 du 12.12.2025 ainsi qu'aux extensions correspondantes.

* Le moteur et les pièces ajoutées (carburateur, silencieux d'admission, système d'allumage, embrayage, pot d'échappement, etc.) ne doivent être utilisés que dans leur état de série d'origine (tel que livré par IAME). Cela signifie que toute modification, traitement ou optimisation (p.ex. le lissage et polissage de pièces, le traitement de la surface, l'abrasion ou l'application de matériel, entre autres) ainsi que l'adaptation de pièces du moteur ou sur le moteur sont interdits. Des adaptations subséquentes aux dimensions de tolérance indiquées sur la feuille d'homologation et traitements subséquents sont donc aussi interdits. Les tolérances spécifiées ne doivent pas être utilisées pour l'optimisation.

* Pour les remises en état et/ou réparations du moteur, seules des pièces de série d'origine du moteur IAME X30 homologué peuvent être utilisées. En cas de doute, le participant doit apporter la preuve que les pièces utilisées sont des pièces d'origine IAME.

Membrane d'admission :

* Seules les membranes suivantes portant la gravure « IAME » sont autorisées:

- la membrane de série en matière synthétique renforcée par de la fibre de verre (MSFV) livrée par IAME avec le moteur ou
- la membrane en matière synthétique renforcée par de la fibre de carbone (MSFC) d'une épaisseur minimale de 0,22 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.

12.1.2 Carburateur

Seul le carburateur Tillotson (diamètre d'adaptateur max. 29 mm) avec le moteur IAME X30 est homologué. Homologation ASS

* Seules les pièces de rechange d'origine peuvent être utilisées.

Joint d'étanchéité de la base de cylindre :

12.1.3 Thermostat

* L'utilisation du thermostat de série livré par IAME pour ce moteur est optionnelle, ce qui signifie que l'on peut aussi s'en passer. Lorsque la sonde est montée sur le moteur, le boîtier

IAME vide doit rester fixé au tuyau d'eau.

12.1.4 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.

* Es sind nur Kerzen der Marke NGK, Typ B9EG, BR9EG, B10EG, BR10EG, BR9EIX, BR10EIX, zugelassen.

* Der Motor muss jederzeit während des Wettbewerbs mit dem elektronischen Starter (mit Batterie an Bord) angelassen werden können, und zwar muss der Motor gestartet werden können. Dies bedeutet, dass ein Starten des Motors mit einem externen Starter nicht zulässig ist und jederzeit die Anlasserfunktion am Kart überprüft werden kann.

* IAME-Lehren, die mit ATT.--- beginnen, werden verwendet, um die Übereinstimmung der angegebenen Teile mit dem IAME-Zulassungsblatt 2022 zu überprüfen.

* Die Verwendung der im Homologationsblatt aufgeführten Siebe für den Ansaugschalldämpfer ist optional.

12.1.5 Zylinder

* Ab der Seriennummer M3521/B3059, ist der IAME X30 Motor mit markiertem Zylinder ausgestattet worden. Siehe ASS Homologation.

* Motoren ab der Seriennummer M3521/B3059 können nicht mit einem nicht markierten Zylinder ausgerüstet sein.

* Motoren vor der Seriennummer M3521/B3059 können mit einem markierten Zylinder ausgerüstet werden.

* Die Zylinderfussdichtung ist freigestellt, darf jedoch die max. Grösse von 0,45 mm nicht überschreiten. Die Steuerzeiten gemäss Homologationsblatt müssen eingehalten werden.

12.1.6 Besonderheiten

* Luftfilter: IAME Luftfilter Jahrgang 2019, gemäß Motorenhersteller

* Im Falle von Regen kann der Luftfilter abgedeckt werden. Die Abdeckung muss ein festverbundenes Plastikteil (Original-Ersatzteil IAME) sein, welches im Handel erhältlich ist. Es dürfen keine Spraydosen-Deckel oder ähnliches verwendet werden.

* Der Luftfilter darf zur besseren Befestigung mit Kabelbindern oder einem Gummizug am Chassis befestigt werden.

* Kupplung: Original lame. Einschaltung muss bei 4'000 U./min erfolgen. Die Kupplung muss zu jedem Zeitpunkt sauber und fettfrei sein. Spuren vom Fett des Nadellagers der Kupplung dürfen die in den gezeigten Bildern in Art. 5.a nicht überschreiten. Die Kontaktzone zwischen Kupplung und Kupplungstrommel muss zu JEDEM Zeitpunkt trocken sein – es ist keine Schmierung erlaubt.

* Auspuff: Der original mit dem Motor ausgelieferte Auspuff (Mono-Auspuff IAME) muss gemäß technischem Datenblatt sein. Das Auspuffrohr darf jedoch zur Montage einer Temperatursonde gelocht oder geschweißt werden.

* Kühler: Nur das Modell gemäß gültigem Technischen Datenblatt von IAME darf verwendet werden. Die Installation eines Thermostats ist freiwillig, es darf aber ausschließlich der original Mitgelieferte montiert werden. Rollos, die während der Fahrt verstellbar sind, sind erlaubt. Die Montage des Kühlers auf dem Chassis ist freigestellt.

* Anlasser: Das Anlassersystem muss mit all seinen Bestandteilen korrekt angeschlossen und montiert sein (Startknopf).

* Batterie: freigestellt (Flüssigbatterien verboten)

* Bei dieser Kategorie können Bestandteile oder komplette Motoren auf Verlangen des TK ausgetauscht werden. Die ersetzten Elemente werden im Parc Fermé für evt. Untersuchungen verwahrt.

* Seules les bougies de marque NGK, Type B9EG, BR9EG, B10EG, BR10EG, BR9EIX, BR10EIX, sont autorisées.

* Pendant la compétition, le moteur doit à tout moment pouvoir être lancé avec le starter électrique (avec batterie à bord), à savoir le moteur doit pouvoir être démarré. Cela signifie qu'un démarrage du moteur avec un starter externe n'est pas autorisé et que l'on pourra à tout moment contrôler la fonction de démarrage sur le kart.

* Les jauges IAME commençant par ATT.--- sont utilisées pour vérifier la conformité des pièces indiquées selon fiche homologation IAME 2022.

* L'utilisation des tamis pour silencieux d'admission figurant sur la fiche d'homologation est optionnelle.

12.1.5 Cylindre

* À partir du numéro de série M3521/B3059, le moteur IAME X30 a été doté d'un cylindre marqué. Voir homologation ASS.

* Les moteurs à partir du numéro de série M3521/B3059 ne peuvent pas être dotés d'un cylindre non marqué.

* Les moteurs avant le numéro de série M3521/B3059 peuvent être dotés d'un cylindre marqué.

* Le joint du cylindre est libre, mais ne doit pas dépasser la taille maximum de 0,45 mm. Le diagramme choisi conformément à la fiche d'homologation doit être respecté.

12.1.6 Particularités

* Filtre à air : Filtre à air IAME année 2019, selon constructeur du moteur.

* En cas de pluie, le filtre à air peut être couvert. La couverture doit être constituée d'une pièce plastique solide (pièce de rechange d'origine IAME) disponible dans le commerce. L'utilisation de couvercle de spray ou autre n'est pas autorisée.

* Pour une meilleure fixation, le filtre à air peut être fixé au châssis au moyen de colliers de câbles ou de bande élastique.

* Embrayage : d'origine 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 de l'art. 5.a. La zone de contact entre l'accouplement et le tambour d'embrayage doit être sèche à TOUT moment - la lubrification n'est pas autorisée.

* Echappement : le pot d'échappement (Echappement Mono IAME) livré d'origine avec le moteur doit rester conforme à la fiche technique. Cependant, le tuyau d'échappement peut être percé ou soudé pour installer une sonde de température.

* Radiateur : seul le modèle selon fiche technique IAME valable peut être utilisé. Le montage d'un thermostat est facultatif, mais seul celui livré d'origine pourra être monté. Les stores ajustables en cours de route sont autorisés. Le montage du radiateur sur le châssis est libre.

* Démarreur. Le système de démarrage doit être monté avec tous ses composants et correctement connecté (bouton de démarrage).

* 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.

* Gesamt-Mindestmaße: 158 kg (inkl. Fahrer)

Der Motor muss wie vom Hersteller geliefert verwendet werden. Änderungen sind strengstens verboten. Alle Teile die den Motor bilden (Zylinderkopf, Zylinder, Kolben, Pleuel, Kurbelwelle, Gehäuse) sowie das Zubehör (Vergaser, Zündung, Auspuffschalldämpfer und Monoauspuff gemäß IAME Reglement 2021) müssen original wie vom Hersteller, nicht manipuliert, identisch in der Form, Anzahl und Größe gemäß der Bezeichnung des Herstellers für das bestimmte Material sein. Es ist verboten, das Brennraumvolumen zu modifizieren, oder die Oberfläche zu behandeln (thermisch oder mechanisch). Jede Änderung der inneren Oberflächen des Motors, Vergasers, Auspuffsystems, usw. durch Sandstrahlen (elektrolytisch oder mechanisch) oder anders ist verboten. Das Anbringen oder Wegnehmen von Material ist verboten. Das Nachbohren des Zylinders ist erlaubt, jedoch Maximal-Hubraum, oder die Maßzahl des max. Durchmessers zu überschreiten. Es ist möglich, defekte Gewinde zu reparieren jedoch muss das ersetzte Gewinde den Original Massen entsprechen.

*Masse totale minimum : 158 kg (Pilote compris)

* Le moteur doit être utilisé tel que fourni par le constructeur. Les modifications sont strictement interdites. Toutes les pièces qui constituent le moteur (culasse, cylindre, piston, bielle, vilebrequin, carter) et ses accessoires (carburateur, allumage, silencieux d'échappement et échappement Mono selon règlement IAME 2021) devront être d'origine constructeur, non retouchées, identiques en forme, en nombre et en dimensions à la nomenclature du constructeur pour le type de matériel considéré. Il est interdit de modifier le volume de la chambre de combustion ou d'opérer des traitements de surface (mécaniques ou thermiques). Toute modification des surfaces à l'intérieur du moteur, carburateur, système d'échappement, etc. par sablage (électrolytique ou mécanique) ou autre est formellement interdit. L'apport ou le retrait de matière est interdit. Le réalésage du cylindre est autorisé sans toutefois dépasser la cylindrée maximum ou la cote du diamètre maximum. Il est possible de réparer les filetages défectueux, mais les filetages rapportés doivent correspondre aux dimensions d'origine.

13. KAUFPTION VON MOTOREN

Die kompletten Motoren der 3 Podestplatzierten (Platz 1–3 gemäß vorläufiger Ergebnisliste) in der Kategorie Super Mini und X30 Challenge Switzerland müssen nach dem letzten Rennen der jeweiligen Veranstaltung, in der Kategorie Super Mini für den offiziellen Verkaufspreis des Herstellers (Neupreis), in der Kategorie X30 Challenge Switzerland für den offiziellen Verkaufspreis des Herstellers (Neupreis) plus (+) CHF 300.00, zum Verkauf zur Verfügung gestellt werden. Mit Abschluss des Nennvertrages erklären sich die Teilnehmer der Veranstaltung mit der Kaufoption gemäß diesem Artikel einverstanden. Eine Verweigerung stellt einen Reglementverstoß dar, welcher geahndet wird.

Kaufberechtigt eines Motors sind ausschließlich Mitbewerber der Mini/Super Mini und X30 Challenge Switzerland Kategorie der betreffenden Veranstaltung, wobei max. 1 Motor pro Bewerber/Team erworben werden darf. Darüber hinaus und ohne Benachteiligung anderer Kaufanträge, hat Auto Sport Schweiz durch die Sportkommissare vor Ort ein Vorkaufrecht, welches der Verband innerhalb der nachfolgenden Frist geltend machen kann:

- A) Der komplette Motor (siehe nachfolgende Definition) der Erstplatzierten wird von den Technischen Kommissaren nach dem Rennen sichergestellt.
- B) Personen welche sich für einen Kauf interessieren, müssen ihr Kaufanliegen (mit Angabe der betreffenden Startnummer) bis maximal 10 min nach Aushang der provisorischen Ergebnisliste bei den Sportkommissaren schriftlich (formlos) ankündigen. Nach Ablauf dieser Frist verfällt die Kaufoption.
- C) Nach Ablauf dieser Frist, stellen die Sportkommissare den Kontakt zwischen Käufer und Verkäufer her und informieren diese über den weiteren Ablauf. Bei mehreren Interessenten für ein und denselben Motor entscheidet das Los über den Käufer. Die Auslosung wird durch die Sportkommissare organisiert; gegen das Ergebnis der Auslosung ist kein Rekurs zulässig.
- D) Nach Hinterlegung des Verkaufspreises in bar bei den Sportkommissaren wird ein Kaufvertrag ausgestellt, mit welchem der Verkäufer dem Käufer den betreffenden kompletten Motor im Beisein eines Technischen Kommissars nach Abschluss der technischen Nachuntersuchung übergibt. Sollte sich bei der technischen Nachuntersuchung der Motor als nicht reglementskonform erweisen, hat der Käufer ein Rücktrittsrecht von dem Vertrag (Gemäß Vertrag).
- E) Der Verkäufer erhält gegen Vorlage des vollständig unterschriebenen Kaufvertrages von den Sportkommissaren den hinterlegten Verkaufspreis.

Der komplette Motor umfasst:

- der gesamte Motor (ohne die Batterie, Batteriehalterung
- der gesamte Motor (ohne die Batterie, Batteriehalterung und dem Kontaktgebe des Anlassers),
- das gesamte Ansaugsystem, inkl. Vergaser, Dichtungen, Ansaugschalldämpfer (ausser evtl. Halterungen),
- die Abgasanlage inkl. Kollektor (ausser Auspuffhalter und evtl. Temperatursensor).

13. OPTION D'ACHAT DES MOTEURS

Les moteurs complets des trois personnes placées sur le podium (places 1–3 selon la liste provisoire des résultats) des catégories Super Mini et X30 Challenge Switzerland devront être mis à disposition pour vente après la dernière course de la manifestation correspondante dans la catégorie Super Mini au prix de vente officiel du fabricant (prix neuf), dans la catégorie X30 Challenge Switzerland au prix de vente officiel du fabricant (prix neuf) plus (+) CHF 300.00.

Avec la conclusion du contrat d'inscription, les participants à la manifestation déclarent accepter l'option d'achat selon cet article. Un refus constitue une infraction au règlement qui sera sanctionnée.

Les personnes en droit d'acheter un moteur sont exclusivement des concurrents de la catégorie Mini/Super Mini et X30 Challenge Switzerland de la manifestation correspondante, 1 moteur au maximum pouvant être acquis par concurrent/équipe. En outre, et sans préjudice d'autres demandes d'achat, Auto Sport Suisse dispose via les commissaires sportifs sur place d'un droit de préemption que l'association peut faire valoir dans le délai ci-après :

- A) Le moteur complet (voir définition ci-après) des 3 personnes les mieux placées est mis en sécurité par les commissaires techniques après la course.
- B) Les personnes s'intéressant à un achat doivent annoncer aux commissaires sportifs par écrit (papier libre) leur souhait d'achat (avec indication du numéro de départ correspondant) jusqu'à 10 minutes au maximum après l'affichage de la liste provisoire des résultats. Une fois que ce délai est échu, l'option d'achat est caduque.
- C) Une fois que le délai susmentionné est écoulé, les commissaires sportifs mettent l'acheteur et le vendeur en contact et les informent des démarches ultérieures. Lorsque plusieurs personnes s'intéressent à un même moteur, on tirera l'acheteur au sort. Le tirage au sort sera organisé par les commissaires sportifs ; aucun recours n'est autorisé contre le résultat de ce tirage au sort.
- D) Après avoir déposé le prix de vente en espèces auprès des commissaires sportifs, un contrat de vente est établi par lequel le vendeur remettra à l'acheteur le moteur correspondant complet en présence d'un commissaire technique, une fois que l'examen technique subséquent sera terminé. Si, lors de l'examen technique subséquent, le moteur devait s'avérer non conforme au règlement, l'acheteur serait en droit de se retirer du contrat (selon contrat).
- E) Le vendeur reçoit des commissaires sportifs le prix de vente déposé contre présentation du contrat de vente entièrement signé.

Le moteur complet comporte :

- l'ensemble du moteur (sans la batterie, le support de batterie et le contacteur de démarrage),
- l'ensemble du système d'admission, y compris carburateur, joints, silencieux d'admission (sauf les éventuels supports),
- Le système d'échappement, collecteur y compris (sauf support d'échappement et éventuellement capteur de température).

ANHANG 1 / ANNEXE 1

MESSUNGEN UND TOLERANZEN

Zu Kontrollzwecken sind folgende Toleranzen zulässig:

Gesamt

Abmessungen	<25 mm	25-60 mm	>60 mm
Toleranz			
- Maschinen-bearbeitet: 0,5 mm	0,8 mm	1,5 mm	
- unbearbeitet, geschweißt oder Kunststoff:	1,0 mm	1,5 mm	3,0 mm

Motoren

Mittellinie der Pleuelstange

Gruppen 1, 2 & 4:	0,2 mm
Gruppe 3:	0,1 mm

Kolbenhub

Gruppen 1 und 2:

Motor zusammengebaut	0,2 mm
Kurbelwelle allein	0,1 mm

Gruppe 3:

Motor zusammengebaut 0,1 mm

Kolben, Kurbelwelle, Pleuelstange, Membrangehäuse und Ausgleichswelle:

Abmessungen <25 mm / 25-60 mm / 60-100 mm / >100 mm				
Toleranz	0,5 mm	0,8 mm	1 mm	1,5 mm

OK Power Valve, siehe TZ n° 2.8.

Andernfalls müssen die Gesamtabmessungen verwendet werden.

Homologierte Getriebeübersetzungen

Die Übersetzungsverhältnisse müssen mit einer Gradscheibe (Minstdurchmesser 200 mm) oder einem digitalen Encoder kontrolliert werden.

Der nach drei Motorumdrehungen ermittelte Wert muss $\pm 3^\circ$ betragen.

Auspuffanlagen

KZ/KZ2: 1 mm.

OK, siehe TZ n° 2.9.

OK-Junior, siehe TZ Nr. 2.70.

Mini, siehe TZ Nr.3.6.

Analoge Zündanlage

$\pm 2^\circ$, Maßeinheiten gemäß Artikel 2.19.

Messungen ohne Toleranz

Zu jeder Zeit und unter allen Bedingungen:

- der Hubraum;
- der Venturi-Durchmesser;
- Gewichtsmessungen (Masse);
- das Brennraumvolumen;
- der Geräuschgrenzwert; und
- einen etwaigen Mindest- oder Höchstwert.

MESURES ET TOLÉRANCES

Aux fins des contrôles, les tolérances suivantes sont admises :

Hors-tout

Dimensions	<25 mm	25-60 mm	>60 mm
Tolérance			
- fabriqué :	0,5 mm	0,8 mm	1,5 mm
- brut, soudé ou en plastique:	1,0 mm	1,5 mm	3,0 mm

Moteurs

Axe de la bielle

Groupes 1, 2 et 4:	0,2 mm
Groupe 3:	0,1 mm

Course du piston

Groupes 1 et 2

Moteur monté	0,2 mm
Vilebrequin seul	0,1 mm

Gruppe 3:

Moteur monté 0,1 mm

Piston, vilebrequin, bielle, boîte à clapets et arbre d'équilibrage:

Dimensions : <25 mm / 25-60 mm / 60-100 mm / >100 mm				
Tolérance :	0,5 mm	0,8 mm	1 mm	1,5 mm

Soupape de puissance OK, voir DT n° 2.8.

Dans les autres cas, les dimensions hors-tout doivent être utilisées.

Rapports de boîte de vitesses homologués

Les rapports doivent être contrôlés à l'aide d'un disque gradué (diamètre minimum de 200 mm) ou d'un codeur numérique.

La valeur obtenue après trois rotations du moteur doit être de $\pm 3^\circ$.

Échappements

KZ/KZ2 : 1 mm.

OK, voir DT n° 2.9.

OK-Junior, voir DT n° 2.10.

Mini, voir DT n° 3.6.

Système d'allumage analogique

$\pm 2^\circ$, unités de mesure selon l'Article 2.19.

Mesures sans tolérance

À tout moment et quelles que soient les conditions :

- la cylindrée ;
- le diamètre du Venturi du carburateur ;
- la mesure de la masse ;
- le volume de la chambre de combustion ;
- la limite de bruit ; et
- toute valeur minimum et maximum.

MESSUNGEN UND TOLERANZEN

Zu Kontrollzwecken sind folgende Toleranzen zulässig:

Gesamt

Abmessungen	<25 mm	25-60 mm	>60 mm
Toleranz			
- Maschinen-bearbeitet: 0,5 mm	0,8 mm	1,5 mm	
- unbearbeitet, geschweißt oder Kunststoff:	1,0 mm	1,5 mm	3,0 mm

Motoren

Mittellinie der Pleuelstange

Gruppen 1, 2 & 4:	0,2 mm
Gruppe 3:	0,1 mm

Kolbenhub

Gruppen 1 und 2:

Motor zusammengebaut	0,2 mm
Kurbelwelle allein	0,1 mm

Gruppe 3:

Motor zusammengebaut 0,1 mm

Kolben, Kurbelwelle, Pleuelstange, Membrangehäuse und Ausgleichswelle:

Abmessungen <25 mm / 25-60 mm / 60-100 mm / >100 mm				
Toleranz	0,5 mm	0,8 mm	1 mm	1,5 mm

OK Power Valve, siehe TZ n° 2.8.

Andernfalls müssen die Gesamtabmessungen verwendet werden.

Homologierte Getriebeübersetzungen

Die Übersetzungsverhältnisse müssen mit einer Gradscheibe (Minstdurchmesser 200 mm) oder einem digitalen Encoder kontrolliert werden.

Der nach drei Motorumdrehungen ermittelte Wert muss $\pm 3^\circ$ betragen.

Auspuffanlagen

KZ/KZ2: 1 mm.

OK, siehe TZ n° 2.9.

OK-Junior, siehe TZ Nr. 2.70.

Mini, siehe TZ Nr.3.6.

Analoge Zündanlage

$\pm 2^\circ$, Maßeinheiten gemäß Artikel 2.19.

Messungen ohne Toleranz

Zu jeder Zeit und unter allen Bedingungen:

- der Hubraum;
- der Venturi-Durchmesser;
- Gewichtsmessungen (Masse);
- das Brennraumvolumen;
- der Geräuschgrenzwert; und
- einen etwaigen Mindest- oder Höchstwert.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Anhang 1.a Gewichtsmessung

Es gilt die folgende Regelung:

Anhang 1.b Standort der Waage

Die Waage muss auf festem Untergrund und möglichst waagrecht aufgestellt werden. Der Standort ist so zu wählen, dass ein geordneter Ablauf der Wägung gewährleistet ist. Der Zutritt zur Waage bzw. zur unmittelbaren Umgebung muss für unbefugte Personen (Zuschauer usw.) durch Absperrungen verhindert werden. Das Aufstellen der Waage im Fahrerlager ist zu vermeiden. Nach erfolgter Inspektion durch den TK darf die Waage während der ganzen Dauer der Veranstaltung nicht mehr verschoben werden.

MESURES ET TOLÉRANCES

Aux fins des contrôles, les tolérances suivantes sont admises :

Hors-tout

Dimensions	<25 mm	25-60 mm	>60 mm
Tolérance			
- fabriqué :	0,5 mm	0,8 mm	1,5 mm
- brut, soudé ou en plastique:	1,0 mm	1,5 mm	3,0 mm

Moteurs

Axe de la bielle

Groupes 1, 2 et 4:	0,2 mm
Groupe 3:	0,1 mm

Course du piston

Groupes 1 et 2

Moteur monté	0,2 mm
Vilebrequin seul	0,1 mm

Gruppe 3:

Moteur monté 0,1 mm

Piston, vilebrequin, bielle, boîte à clapets et arbre d'équilibrage:

Dimensions : <25 mm / 25-60 mm / 60-100mm / >100 mm				
Tolérance :	0,5 mm	0,8 mm	1 mm	1,5 mm

Soupape de puissance OK, voir DT n° 2.8.

Dans les autres cas, les dimensions hors-tout doivent être utilisées.

Rapports de boîte de vitesses homologués

Les rapports doivent être contrôlés à l'aide d'un disque gradué (diamètre minimum de 200 mm) ou d'un codeur numérique.

La valeur obtenue après trois rotations du moteur doit être de $\pm 3^\circ$.

Échappements

KZ/KZ2: 1 mm.

OK, voir DT n° 2.9.

OK-Junior, voir DT n° 2.10.

Mini, voir DT n° 3.6.

Système d'allumage analogique

$\pm 2^\circ$, unités de mesure selon l'Article 2.19.

Mesures sans tolérance

À tout moment et quelles que soient les conditions :

- la cylindrée ;
- le diamètre du Venturi du carburateur ;
- la mesure de la masse ;
- le volume de la chambre de combustion ;
- la limite de bruit ; et
- toute valeur minimum et maximum.

Prescriptions générales ASS

Annexe 1.a Mesure de la masse

La réglementation suivante est applicable :

Annexe 1.b Emplacement de la balance

La balance doit être installée sur un sol dur et si possible horizontal. L'emplacement sera choisi de telle sorte que la pesée puisse se dérouler dans un ordre précis. Il y a lieu de barrer l'accès à la balance ou à son environnement immédiat aux personnes non autorisées (spectateurs, etc.). On évitera d'installer la balance dans le parc des coureurs. Une fois l'inspection des commissaires techniques terminée, la balance ne devra plus être déplacée au cours de la manifestation.

Anhang 1.c Messgeräte

Es sind vorzugsweise Zeigerwaagen oder Waagen mit Digitalanzeige zu verwenden. Skalenteilung oder Ziffernschritt: 100 Gramm.

Anhang 1.d Justierung

Es sind nur geprüfte Waagen zu verwenden. Die Waage muss vor Beginn der Fahrzeugabnahme durch den TK kontrolliert und justiert werden. Die Justierung muss mit 5 bis 150 kg Kontrollgewicht durchgeführt werden. Die Kontrollgewichte müssen während der ganzen Veranstaltung bei der Waage deponiert sein.

Anhang 1.e Anzahl der Wägungen

Über die Anzahl der Wägungen entscheidet der TK.

Anhang 1.f Toleranz

Die zu kontrollierenden Gewichte sind absolute Mindestgewichte, ohne Toleranz.

Anhang 1.g Verfahren

Bei Untergewicht wird der Fahrer für den betreffenden Rennlauf ausgeschlossen. Das Kontrollergebnis kann nicht angefochten werden.

Annexe 1.c Appareils de mesure

On privilégiera l'utilisation de balances à affichage analogique ou numérique. Précision requise : à 100 grammes près.

Annexe 1.d Mise au point

Seule une balance contrôlée doit être utilisée. La balance doit être contrôlée et mise au point avant le début de la réception des véhicules par le commissaire technique. La mise au point doit être effectuée au moyen de la masse de contrôle allant de 5 à 150 kg. Les poids de contrôle doivent se trouver durant toute la manifestation à proximité de la balance.

Annexe 1.e Nombre de pesées

Le commissaire technique décide du nombre de pesées.

Annexe 1.f Tolérance

Les masses à contrôler sont des poids minimums absolus, sans tolérance.

Annexe 1.g Procédure

En cas de poids insuffisant, le pilote est éliminé de la manche en question. Le résultat du contrôle ne peut pas être contesté.

**ANHANG 2 /
ANNEXE 2****BRENNRAUMVOLUMEN**

- In KZ2 darf das Volumen, gemessen abzüglich des Volumens des «plug insert» (2 cm³), nicht kleiner als 11 cm³ sein.
- In OK Junior darf das Volumen, gemessen abzüglich des Volumens des «plug insert» (2 cm³), nicht kleiner als 12 cm³ sein.
- In OK darf das Volumen, gemessen abzüglich des Volumens des «plug insert» (2 cm³), nicht kleiner als 9 cm³ sein.
- In Mini darf das Volumen, gemessen abzüglich des Volumens des «plug insert» (2 cm³), nicht kleiner als 4.8 cm³ sein.

**ALLGEMEINE METHODE ZUR MESSUNG DES
BRENNRAUMVOLUMENS**

- * Motor vom Chassis abbauen.
- * Motor auf Umgebungstemperatur abkühlen lassen.
- * Zylinderkopf ausbauen lassen, um den Überlauf der Kerze zu kontrollieren.
- * Zündkerze ausbauen lassen (Prüfen der Seite: 18,5 mm)
- * Einschrauben des Messeinsatzes in die Kerzenbohrung (der am Zylinderkopf befestigte Messeinsatz darf nicht über den oberen Teil des Brennraums hinausragen. Er muss identisch mit der 18,5mm langen Zündkerze am Zylinderkopf befestigt werden).
- * Den oberen Teil des Kolbens und die Peripherie des Zylinders mittels Fett wasserdicht machen.
- * Den Kolben auf OT bringen und die Pleuellwelle arretieren.
- * Überschüssiges Fett vorsichtig entfernen.
- * Den Zylinderkopf mit dem vom Hersteller empfohlenen Anzugsdrehmoment wieder montieren.
- * Füllen des Verbrennungsraumes mit Prüfflüssigkeit (Dexron VI Öl) unter Verwendung einer Laborbürette (mechanisch oder elektronisch), bis zum obersten Teil der Messeinsatz-Oberkante (Benetzung der Fläche des Messeinsatzes)

**ALTERNATIVE MESSMETHODE DES BRENNRAUM-
VOLUMENS**

- * Motor vom Chassis abbauen.
- * Motor auf Umgebungstemperatur abkühlen lassen.
- * Zündkerze ausbauen lassen (Prüfen der Seite: 18,5 mm)
- * Einschrauben des Messeinsatzes in die Kerzenbohrung (der am Zylinderkopf befestigte Messeinsatz darf nicht über den oberen Teil des Brennraums hinausragen. Er muss identisch mit der 18,5mm langen Zündkerze am Zylinderkopf befestigt werden).
- * Den Kolben auf OT bringen und die Pleuellwelle arretieren.
- * Füllen des Verbrennungsraumes mit Prüfflüssigkeit (Dexron VI Öl) unter Verwendung einer Laborbürette (mechanisch oder elektronisch), bis zum obersten Teil der Messeinsatz-Oberkante (Benetzung der Fläche des Messeinsatzes).
- * Im Falle einer Abweichung des gemessenen Brennraumvolumens, müssen alle Spuren des Öls der 1. Kontrolle entfernt werden. Die komplette Messung gemäß der „Allgemeinen Messmethode für den Brennraum“ Anhang 1 muss wiederholt werden

VOLUME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION

- En KZ2, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 11 cm³.
- En OK Junior, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 12 cm³.
- En OK, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 9 cm³.
- En Mini, le volume alors mesuré moins le volume du «plug insert» (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 4.8 cm³.

**MÉTHODE GÉNÉRALE POUR LA MESURE DU
VOLUME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION**

- * Démontez le moteur du châssis.
- * Attendez que le moteur soit à la température ambiante.
- * Faire démonter la culasse pour contrôler le dépassement de la bougie.
- * Faire démonter la bougie (contrôler la cote de 18,5 mm).
- * Visser le «plug insert» à la place de la bougie (le «plug insert» serré sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Il doit être fixé dans la culasse de façon identique à la bougie de 18,5mm de long).
- * Rendre étanche à l'aide de graisse la partie supérieure du piston et la périphérie du cylindre.
- * Mettre le piston au point mort haut et bloquer le vilebrequin.
- * Essuyer soigneusement l'excédent de graisse.
- * Faire reposer la culasse et la serrer au couple préconisé par le Constructeur.
- * À l'aide de la burette de laboratoire graduée (mécanique ou électronique), remplir la chambre de combustion (avec de l'huile de type DEXTRON VI) jusqu'au ras du bord supérieur du «plug insert» (mouillage du plan de joint).

**MÉTHODE ALTERNATIVE POUR LA MESURE DU
VOLUME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION**

- * Démontez le moteur du châssis.
- * Attendez que le moteur soit à la température ambiante.
- * Faire démonter la bougie (contrôler la cote de 18,5 mm).
- * Visser le «plug insert» à la place de la bougie (le «plug insert» serré sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Il doit être fixé dans la culasse de façon identique à la bougie de 18,5mm de long).
- * Mettre le piston au point mort haut et bloquer le vilebrequin.
- * À l'aide de la burette de laboratoire graduée (mécanique ou électronique), remplir la chambre de combustion (avec de l'huile de type DEXTRON VI) jusqu'au ras du bord supérieur du «plug insert» (mouillage du plan de joint).
- * En cas de divergence de la valeur mesurée, toute trace d'huile utilisée lors du 1er contrôle doit être retirée. La procédure doit être effectuée dans son intégralité conformément à la «Méthode générale» de l'Annexe N°1.

ANHANG 3A / ANNEXE 3A

MESSUNG DES ÖFFNUNGSWINKELS

Allgemeine Methode zur Messung der Öffnungswinkel.

Die Ablesung erfolgt über eine digitale Anzeige, wobei das Messgerät durch einen Encoder oder eine Skala mit einem Mindestdurchmesser von 200 mm betätigt wird.

3.1 Gruppen 1 und 2

Um eine ausreichend genaue Messung durchführen zu können muss der „Öffnungswinkelkeil“, ein 5 mm breiter und 0,20 mm dicker Keil (siehe TZ Nr. 1.4) verwendet werden, um den Anfang und das Ende der Messung festzulegen.

Dieser Keil wird an der Sehnenachse jeden Kanals zwischen der Kante des oberen Teils des Kolben-rings oder des Kolbens und seinem Schnittpunkt mit der Kante des Einlass- oder Auslass-Kanals verspannt.

Die Position, in welcher der Keil verspannt wird, um die Messung des größten Winkels zu ermöglichen, definiert den Anfang und das Ende der Winkelmessung.

Der Keil kann für die Überprüfung durch die Innenseite des Zylinders oder durch den zu überprüfenden Auslasskanal in Position gebracht werden. Es ist nicht erforderlich, dass der Keil in horizontaler oder vertikaler Stellung positioniert wird.

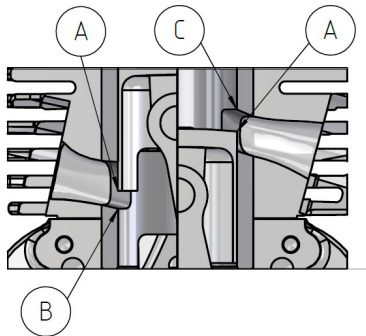
Die Ablesung erfolgt über eine Digitalanzeige, wobei das Messgerät über einen Encoder oder eine Gradscheibe mit einem Mindestdurchmesser von 200 mm betrieben wird.

3.2 Gruppe 3

Vorwort: Während des Leistungszyklus eines Zweitakt-Kolbenmotors werden alle Funktionen der Einlass- und Auslassöffnungen ausschließlich durch den Kolben gesteuert, der die Öffnungen beim Auf- und Abwärtsbewegen vollständig abdeckt und freigibt.

Daher muss die Einstellung der Öffnungen gemessen werden, bevor der Kolben die betreffende Öffnung vollständig schließt (Einlass) oder öffnet (Auslass).

Die Messung muss an den Kanten des Kolbenhemds (A) und der untersten (B) oder obersten (C) Kante der betreffenden Öffnung mit dem „Winkelmesskeil“ (D) durchgeführt werden.



MESURE DES ANGLES D'OUVERTURE

Méthode générale de mesure des angles d'ouverture.

La lecture s'effectue à l'aide d'un affichage numérique, le dispositif de mesure étant actionné par un codeur ou un disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm.

3.1 Groupes 1 et 2

Afin de rendre la mesure plus précise, la «cale d'angle d'ouverture», une cale de 5 mm de large et de 0,20 mm d'épaisseur (voir DT n° 1.4), doit être utilisée pour établir le début et la fin de la mesure.

Cette cale est saisie au niveau de l'axe de la corde de chaque orifice, entre le bord de la partie supérieure du segment de piston ou du piston et son intersection avec le bord de l'orifice d'admission ou d'échappement.

On considère comme début et fin de la mesure la position par laquelle la saisie de la cale permet de mesurer le plus grand angle possible.

Cette cale peut être mise en place par l'intérieur du cylindre ou par l'orifice d'échappement à contrôler. Il n'est pas obligatoire que la cale soit placée en position horizontale ou verticale.

La lecture s'effectue à l'aide d'un affichage numérique, le dispositif de mesure étant actionné par un codeur ou un disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm.

3.2 Groupe 3

Préambule : Pendant le cycle de puissance du moteur deux temps à pistons, toutes les fonctions des orifices d'admission et d'échappement sont contrôlées uniquement par le piston qui couvre et découvre complètement les orifices lorsqu'il monte et descend.

Par conséquent, le calage des orifices doit être mesuré avant que le piston ne ferme (admission) ou n'ouvre (échappement) complètement l'orifice concerné.

La mesure doit être effectuée au niveau des bords de la jupe du piston (A) et du bord le plus bas (B) ou le plus haut (C) de l'orifice concerné avec la «cale de mesure des angles d'ouverture» (D).

Um eine ausreichend genaue Messung durchführen zu können muss der „Öffnungswinkelkeil“, ein 5 mm breiter und 0,20 mm dicker Keil (siehe TZ Nr.1.4) verwendet werden, um den Anfang und das Ende der Messung festzulegen.

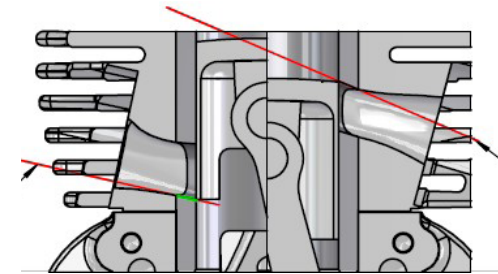
Einlass: Der Keil (D) wird von außerhalb der Einlassöffnung an der untersten Stelle (B) des flachen Teils der Einlassöffnung (grün) platziert. Die Messung beginnt, indem der Keil (D) sehr leicht mit dem Rand des Kolbens (A) festgedrückt wird. Die Pleuellagerwelle wird bis zum oberen Totpunkt gedreht, bis die Kante des Kolbens (A) erneut leicht auf den Keil (D) drückt, wodurch die Messung beendet wird.

Auslass: Der Keil (D) wird am höchsten Punkt der Auslassöffnung (C) platziert. Die Messung beginnt, indem der Keil (D) mit der Kante des Kolbens (A) ganz leicht gedrückt wird. Anschließend wird die Pleuellagerwelle im Uhrzeigersinn gedreht, bis die Kante des Kolbens (A) erneut leicht auf den Keil (D) drückt, wodurch die Messung beendet wird.

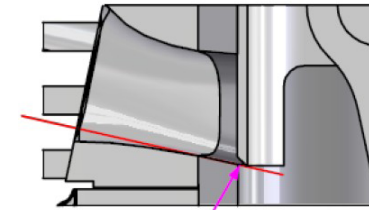
Afin de rendre la mesure plus précise, la «cale d'angle d'ouverture», une cale de 5 mm de large et de 0,20 mm d'épaisseur (voir DT n° 1.4), doit être utilisée pour établir le début et la fin de la mesure.

Admission : La cale (D) sera placée, depuis l'extérieur de l'orifice d'entrée, au point le plus bas (B) de la partie plate de l'orifice d'entrée (vert). La mesure commence en serrant très légèrement la cale (D) avec le bord du piston (A). Le vilebrequin sera tourné sur le PMH jusqu'à ce que le bord du piston (A) presse légèrement la cale (D) à nouveau, ce qui termine la mesure.

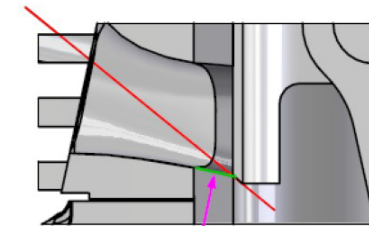
Echappement : La cale (D) est placée au point le plus haut de l'orifice d'échappement (C). La mesure commence en pressant très légèrement la cale (D) avec le bord du piston (A). Ensuite, le vilebrequin est tourné dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le bord du piston (A) appuie à nouveau légèrement sur la cale (D), ce qui termine la mesure.



Mesures jugées non correctes / Measurements deemed incorrect



Le piston ne ferme pas l'orifice d'admission / Piston does not close the inlet port



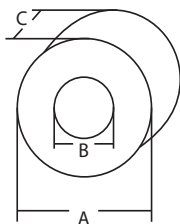
La cale ne suit pas la partie plate de l'orifice d'admission / Wedge does not follow the flat part of the inlet port

**ANHANG 4 /
ANNEXE 4**

KONTROLLMAGNET FÜR STAHL

AIMANT DE CONTRÔLE POUR L'ACIER

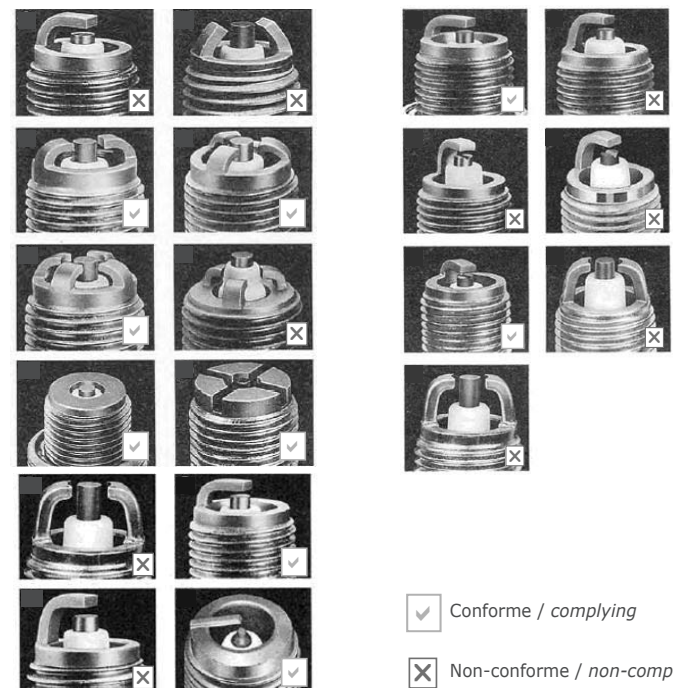
Dénomination Denomination	Abréviation Abbreviation	Unités Units	Valeurs Values	Tolérances Tolerances
Type			Wet SXP anisotrope	
Gradation			Ferrite Y30BH	
Dimension A		mm	72	+/- 1.44
Dimension B		mm	32	+/- 0.64
Dimension C		mm	10	+/- 0.1
Induction résiduelle Residual induction	Br	G (Gauss)	3900	+/- 100
Champ coercitif Coercivity	H _c	Oe (Oersted)	2900	+/- 100
Produit énergétique Energetic product	Bhmax	MGOe (méga Gauss Oersted)	3.6	+/- 0.2
Masse volumique Density	ρ	g/cm ³	4.9	
Masse Mass		g	149.1 min 171.4 max	



**ANHANG 5 /
ANNEXE 5**

KONFORME UND NICHT KONFORME ZÜNDKERZEN

BOUGIES CONFORMES ET NON-CONFORMES



Conforme / complying

Non-conforme / non-complying

ANHANG 6 / ANNEXE 6

KRAFTSTOFF, GEMISCHE UND SCHMIERMITTEL

Die im TR festgelegten Anforderungen sollen die Verwendung von Kraftstoffen gewährleisten, die überwiegend aus normalerweise in handelsüblichen Kraftstoffen vorkommenden Bestandteilen bestehen, und die Verwendung bestimmter leistungssteigernder chemischer Bestandteile soll untersagt werden.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Anhang 6.a Kraftstoff gemäß der entsprechenden Sonderregelung

6.1 Spezifikationen des Kraftstoffs

Siehe Anhang J der FIA, Artikel 252.9: Fortgeschrittene nachhaltige Kraftstoffe ab 2023 werden dringend empfohlen.

Eigenschaften des Kraftstoffs

Der Kraftstoff muss den oben angegebenen Spezifikationen entsprechen.

6.2 Gemische für 1-Takt-Motoren

Der Kraftstoff wird mit einem CIK-FIA anerkannten, handelsüblichen 2-Takt Schmierstoff gemischt.

Eine Veränderung der Zusammensetzung des Basis-Kraftstoffs durch Hinzufügung von irgendwelchen Komponenten ist verboten. Diese Einschränkung gilt auch für den Schmierstoff, der bei Zusetzen die Zusammensetzung des Kraftstoffanteils nicht verändern darf. Weiterhin darf der Schmierstoff keinerlei Nitro-Verbindungen, Peroxyde oder andere leistungssteigernde Zusätze enthalten.

Für 2-Takt Mischungen gelten die nachfolgenden Toleranzen für die Kraftstoff-Überprüfung:

- Dichte bei 15°: + 0,025 g/ml
- Destillationsruckstande: Keine Überprüfung.

Dielectric-Test (durchgeführt mit dem DT 15 Ray Godman Gerät):

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Anhang 6.2.a: Verwendung gleichwertiges Gerät erlaubt

In Bezug auf den Dielectric-Wert des Kraftstoffs ohne Schmiermittel darf die Hinzufügung des Schmiermittels keine Erhöhung von mehr als 40 Einheiten bewirken.

6.3 Eigenschaften des Schmiermittels

Das Schmiermittel darf in keiner Weise zu einer Verbesserung der Kraftstoffleistung beitragen.

Aus diesem Grund wurden für die nachfolgenden Punkte Einschränkungen eingeführt:

- Destillation: destilliert bei 250°C: max. 10% gemäß simulierter Destillation (Gaschromatographie)
- Fehlen von Antiklopfmittel (Blei, Mangan, Eisen): max. 10 mg/kg
- ROZ und MOZ: max. 1,3 Punkte Differenz zur ursprünglichen Oktanzahl einer Mischung von 8 Vol. % von Schmiermittel in einem Super bleifreien Kraftstoff (Vergleich mit den ursprünglichen Werten des Kraftstoffs ohne das Schmiermittel).

CARBURANT, MÉLANGES ET LUBRIFIANTS

Les exigences spécifiées dans le RT visent à garantir l'utilisation de carburants constitués principalement de composés normalement présents dans les carburants commerciaux, et à interdire l'utilisation de composés chimiques spécifiques destinés à augmenter la puissance.

Prescriptions générales ASS

Annexe 6.a Carburant selon règlement particulier correspondant

6.1 Spécifications du carburant

Voir Annexe J de la FIA, Article 252.9 : Carburants durables avancés à partir 2023 sont fortement recommandés.

Caractéristiques du carburant

Le carburant doit être conforme aux spécifications indiquées ci-dessus.

6.2 Mélange utilisé dans les moteurs à deux temps

Le carburant est mélangé à un lubrifiant à deux temps disponible dans le commerce et approuvé par la CIK-FIA.

La modification de la composition de base du carburant par l'ajout de tout composé n'est pas autorisée. Cette restriction s'applique également au lubrifiant, qui ne doit pas modifier la composition de la fraction du carburant lorsqu'il est ajouté à celui-ci. En outre, le lubrifiant ne doit pas contenir de composés nitrés, de peroxydes ou d'autres additifs susceptibles d'augmenter la puissance du moteur.

Pour les mélanges à deux temps, les tolérances suivantes de mesure du carburant sont autorisées :

- densité à 15 °C : + 0,025 g/ml ;
- résidu de distillation : non contrôlé.

Test diélectrique (mesuré avec l'appareil DT15 Ray Godman)

Prescriptions générales ASS

Annexe 6.2.a : Utilisation appareil équivalent autorisé

Par rapport à la valeur diélectrique du carburant sans lubrifiant, l'ajout du lubrifiant ne doit pas augmenter cette valeur de plus de 40 unités.

6.3 Caractéristiques du lubrifiant

Le lubrifiant ne doit en aucun cas contribuer à l'amélioration des performances du carburant.

Pour cette raison, certaines limites ont été fixées pour les critères suivants :

- distillation : distillé à 250 °C : 10% maximum selon la chromatographie en phase gazeuse par distillation simulée ;
- absence d'agents antidétonants (plomb, manganèse, fer) : 10 mg/kg maximum ;
- RON et MON : différence maximum de 1,3 point avec les indices d'octane d'origine d'un mélange de 8% en volume de lubrifiant dans un carburant super-premium sans plomb (comparaison avec les valeurs d'origine du carburant sans le lubrifiant).

Zulassung des Schmiermittels

Vor der Verwendung bei einer Veranstaltung muss das Schmiermittel von der CIK-FIA für das betreffende Jahr zugelassen sein. Eine 1-Liter-Probe muss dem CIK-FIA-erkannten Testinstitut rechtzeitig eingereicht werden, um die Übereinstimmung mit den in vorstehendem Artikel 6.3 aufgeführten Eigenschaften zu überprüfen.

Wenn das Schmiermittel mit den festgelegten Bestimmungen übereinstimmt, werden sein spezifisches Gewicht und der DT15 GODMAN Wert festgehalten.

Weitere Informationen zum Zulassungsverfahren für Schmierstoffe finden Sie in den CIK-FIA-Zulassungsbestimmungen unter www.fiakarting.com.

Agrément du lubrifiant

Avant son utilisation dans l'épreuve, le lubrifiant doit être agréé par la CIK-FIA pour l'année en cours. Un échantillon de 1 litre doit être fourni en temps utile au laboratoire désigné par la CIK-FIA pour contrôler la conformité aux caractéristiques indiquées à l'Article 6.3 ci-dessus.

Si le lubrifiant s'avère conforme aux limites fixées, sa gravité spécifique et sa valeur DT15 Ray Godman sont enregistrées.

Pour plus d'informations concernant le processus d'agrément des lubrifiants, voir le Règlement d'Agrément CIK-FIA disponible sur www.fiakarting.com

ANHANG 7 / ANNEXE 7

FIA KRAFTSTOFFTESTS FÜR KARTS

7.1 Tests auf Rennstrecken

Kraftstoffkonformitätstests werden auf Rennstrecken durchgeführt, um die folgenden Eigenschaften zu kontrollieren:

- Dichte (ASTM D 4052 oder ASTM D 1298 Methode);
- Dielectric-Konstante (DT15 Ray Godman Gerät).

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Annex 7.1.a: Verwendung gleichwertiges Gerät erlaubt

Es müssen Standardisierungskurven erstellt werden, die die Werte der Dichte und der Dielectric-Konstante DT15 für verschiedene Mischungen (von 0 bis 10 % pro Prozent zugegebenes Öl) jedes von der CIK-FIA zugelassenen Schmiermittels, verdünnt in dem von der CIK-FIA zugelassenen Kraftstoff, angeben. Diese Standardisierungskurven werden als Referenz für die Rennstrecken verwendet.

Die für die Durchführung dieser beiden Prüfungen erforderlichen Geräte sowie die Betriebsart müssen vom Kraftstofflieferanten zur Verfügung gestellt werden.

Im Falle einer bestätigten oder vermuteten Anomalie bei einem der beiden oben genannten Tests (Dichte oder Dielectric-Konstante) wird der betroffene Fahrer nicht sofort ausgeschlossen. Er wird von den Sportkommissaren darüber informiert, dass eine Probe des betreffenden Kraftstoffs entnommen wird, um einen weiteren Test in einem Labor durchzuführen.

7.2 Labortests

Durchgeführte Analysen

Zusätzliche Tests von während einer Veranstaltung entnommenen Proben werden in einem Testinstitut durchgeführt. Die Kraftstoffproben werden den nachfolgenden Untersuchungen unterzogen:

- Dichte (ASTM D 4052 oder ASTM D 1298)
- Dielectric-Konstante (DT 15 Ray Godman Gerät)
- Bleigehalt (ASTM D 3237)
- Chromatographischer Abdruck (GC)

Die Übereinstimmung der entnommenen Kraftstoffprobe mit den ursprünglichen Kraftstoffeigenschaften wird durch den Vergleich der festgestellten Ergebnisse bewertet.

Verfahren für die Probeentnahme

Zu jeder Zeit und ohne Angabe von Gründen kann die CIK/FIA oder der ASN eine Kraftstoffprobe verlangen (drei verplombte 0,5-Liter-Proben), um in einem von ihnen ausgewählten Testinstitut weiter überprüfen zu lassen.

Im Allgemeinen wird die Probe aus dem Kraftstofftank des Bewerbers entnommen. Die CIK/FIA oder der ASN kann jedoch auch eine Probe aus den Behältern verlangen, in denen der Kraftstoff gelagert wird.

Jede Verweigerung einer Kraftstoff-Kontrolle führt zum Ausschluss des Bewerbers.

Die Probeentnahme erfolgt in Anwesenheit eines von der CIK/FIA benannten Offiziellen und dem Fahrer bzw. eines Vertreters des betreffenden Teams oder des betreffenden Bewerbers.

Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung müssen sich mindestens 1,5 Liter Kraftstoff im Tank befinden.

TESTS DE CARBURANT DU KARTING FIA

7.1 Tests sur les circuits

Des tests de conformité du carburant sont effectués sur les circuits afin de contrôler les propriétés suivantes :

- densité (méthode ASTM D 4052 ou ASTM D 1298) ;
- constante diélectrique (appareil DT15 Ray Godman

Prescriptions générales ASS

Annexe 7.1.a : Utilisation appareil équivalent autorisé

Des courbes d'étalonnage sont établies, donnant les valeurs de densité et de constante diélectrique DT15 pour différents pourcentages de lubrifiant (de 0 à 10%, par pour cent d'huile ajoutée) pour chaque lubrifiant agréé par la CIK-FIA, en dilution dans le carburant agréé par la CIK-FIA.

Ces courbes d'étalonnage sont utilisées comme références sur les circuits.

Les instruments nécessaires à la réalisation de ces deux tests, ainsi que le mode opérationnel, doivent être mis à disposition par le fournisseur de carburant.

En cas d'anomalie constatée ou supposée sur l'un des deux tests ci-dessus (densité ou constante diélectrique), le pilote concerné n'est pas exclu immédiatement. Il est informé par les Commissaires Sportifs qu'un échantillon du carburant concerné va être prélevé en vue d'un test complémentaire en laboratoire.

7.2 Tests en laboratoire

Analyses effectuées

Des tests supplémentaires sur les échantillons prélevés pendant l'épreuve sont effectués dans un laboratoire. Les échantillons de carburant sont soumis aux analyses suivantes :

- densité (ASTM D 4052 ou ASTM D 1298) ;
- constante diélectrique (appareil DT15 Ray Godman) ;
- teneur en plomb (ASTM D 3237) ;
- empreinte chromatographique (GC).

La conformité de l'échantillon de carburant prélevé avec les caractéristiques du carburant d'origine est évaluée en comparant les résultats enregistrés.

Procédure d'échantillonnage

À tout moment et sans avoir à fournir d'explication, la CIK-FIA ou l'ASN peut demander qu'un prélèvement de carburant soit effectué (trois échantillons scellés de 0,5 litre) pour des analyses complémentaires dans un laboratoire de son choix.

En règle générale, le prélèvement est effectué dans le réservoir du concurrent. La CIK-FIA peut toutefois demander qu'un prélèvement soit également réalisé dans le fût servant au stockage du carburant.

Toute opération de prélèvement refusée par le pilote entraîne son exclusion.

Le carburant doit être prélevé en présence d'un Officiel désigné par la CIK-FIA, du pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du concurrent concerné.

À tout moment, le volume de carburant dans le réservoir doit être d'au moins 1,5 litre.

Die Proben-Behälter müssen:

- sauber und aus robustem und dichtem Material sein und sie dürfen keine Reaktionen mit dem Kraftstoff bewirken, ein Fassungsvermögen von mindestens 0,56 Litern aufweisen, um gemäß der Gesetzgebung über die Lagerung von Flüssigkeiten wie Kraftstoff zu entsprechen (die Befüllung des Behälters mit lediglich bis zu 90 % seines Fassungsvermögens); und
- verplombbar sein.

Auf den Kraftstoffbehältern müssen die Veranstaltung, das Datum, der Name des Bewerbers, die Kartnummer und vorzugsweise die Probennummer auf einem Etikett angegeben werden. Der Fahrer oder ein Vertreter des betreffenden Teams oder Bewerbers muss das Etikett ebenfalls unterschreiben.

Durch die Unterschriften auf den Kraftstoffproben wird die Übereinstimmung mit den Verfahrensbestimmungen für die Probenentnahme anerkannt.

Jede Verweigerung der Unterschrift ohne Begründung führt zum Ausschluss des Bewerbers.

Die Proben werden nach ihrer Verplombung wie folgt aufgeteilt:

- eine Probe für den Veranstalter,
- eine Probe für den Bewerber, und
- eine Probe für das Testinstitut.

Weiterhin muss jeder Bewerber auf Anweisung der CIK-FIA:

- Angaben zur Bezugsquelle und zum Prozentsatz des während der Veranstaltung verwendeten Schmiermittels machen, und
- eine 0,5 Liter Probe seines Schmiermittels für eventuelle zusätzliche Tests zur Verfügung stellen.

Die Proben werden von der CIK-FIA entnommen. Der Kraftstofflieferant stellt die Behälter auf eigene Kosten zur Verfügung.

Der Kraftstofflieferant legt dem Obmann der Technischen Kommissare oder Technischen Delegierten ein detailliertes Formular mit den Eigenschaften des an die Teilnehmer verkauften Kraftstoffs vor.

Für von der CIK-FIA zugelassene Schmierstoffe muss der Wert der Dielektrizitätskonstante auf einem speziellen Formular angegeben werden, das im Sekretariat der CIK-FIA erhältlich ist.

Jeder Verstoß hat den Ausschluss des Fahrers von der Veranstaltung zur Folge (gemäß den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes).

Les récipients d'échantillonnage doivent :

- être propres et fabriqués à l'aide d'un matériau robuste, non réactif au carburant et imperméable ;
- avoir une capacité totale d'au moins 0,56 litre afin de respecter la législation relative au stockage de liquides tels que l'essence (remplissage uniquement à 90% de la capacité totale) ; et
- être hermétiques.

L'identification de l'épreuve, la date, le nom du concurrent, le numéro du kart et, de préférence, le numéro de l'échantillon doivent être reportés sur les récipients d'échantillonnage au moyen d'une étiquette. Le pilote, ou un représentant de l'équipe ou du concurrent concerné, doit également signer l'étiquette.

La signature apposée sur l'échantillon de carburant atteste que la procédure d'échantillonnage a été respectée.

Le refus non motivé de signer l'étiquette entraîne l'exclusion du pilote.

Après avoir été scellés, les échantillons sont distribués comme suit :

- un échantillon pour l'organisateur ;
- un échantillon pour le concurrent ; et
- un échantillon pour le laboratoire.

De plus, sur demande de la CIK-FIA, un concurrent doit :

- donner les références et le pourcentage du lubrifiant utilisé lors de l'épreuve ; et
- fournir un échantillon de 0,5 litre de ce lubrifiant en vue de tests complémentaires.

Les échantillons sont prélevés par la CIK-FIA. Le fournisseur de carburant fournit les récipients d'échantillonnage à ses propres frais.

Le fournisseur de carburant soumet au Commissaire Technique en Chef ou au Délégué Technique un formulaire détaillé avec les caractéristiques du carburant vendu aux concurrents.

Pour les lubrifiants approuvés par la CIK-FIA, la valeur de la constante diélectrique doit être rapportée sur un formulaire spécifique disponible au secrétariat de la CIK-FIA.

Toute infraction entraîne l'exclusion du pilote de l'épreuve (conformément aux dispositions du Code Sportif International).

ANHANG 8 / ANNEXE 8

FIA GERAUSCHKONTROLLE FÜR KART

8.1 Messgeräte

Schallpegelmesser

Das Messgerät ermöglicht die Erfassung auf einem Kanal gemäß IEC 61672 Typ 2 mit einer Bandbreite von mindestens 8 kHz.

Berechnung des Pegels

Die Messung erfolgt unter Verwendung des Indikators LAeq 125 ms (A-bewerteter äquivalenter Energiepegel über 125 Millisekunden).

Synchronisierung

Das System muss per GPS oder mithilfe eines NTP-Zeitserver synchronisiert werden.

Wetterbedingungen

Der Schallpegelmesser und sein Mikrofon müssen angemessen vor Regen und Wind geschützt sein. Alle Teile der Messgeräte müssen innerhalb des vom Hersteller angegebenen Temperatur- und Feuchtigkeitsbereichs funktionieren.

8.2 Kalibrierung

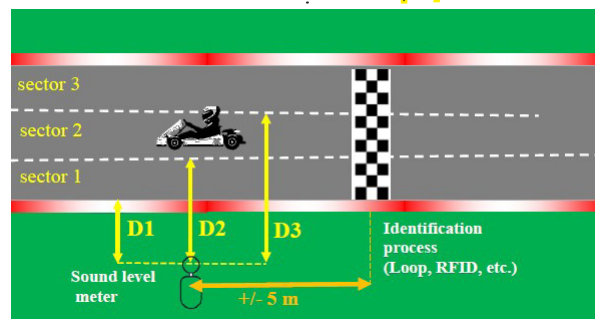
Die Kalibrierung jeder Schallmesskette (von Ende zu Ende) muss zu Beginn der Arbeiten durchgeführt werden.

Die Kalibrierung muss mit einem 1-kHz-Kalibrator bei Nennpegeln von 94, 104 oder 114 db erfolgen.

8.3 Positionierung der Mikrofone

Das Mikrofon muss wie in der Abbildung gezeigt positioniert werden:

- An der Seite der Strecke (vorzugsweise auf der Seite, die dem Kartverkehr am nächsten liegt)
- In einer Höhe zwischen 2 und 3 m
- Maximal 15 m vom Beginn des bevorzugten Kartverkehrsberichts entfernt (die Strecke ist in drei gleich breite Bereiche unterteilt)
- In der Nähe der Identifikationsvorrichtung (maximal 5 m davor oder danach)



Die angegebenen Abstände können je nach Konfiguration der Rennstrecke angepasst werden, diese Anpassungen müssen jedoch von den Dienststellen der FIA KARTING genehmigt werden.

CONTRÔLE DU BRUIT DU KARTING FIA

8.1 Équipement de mesure

Sonomètre

L'équipement de mesure permet l'acquisition sur une voie conformément à l'IEC 61672 Type 2 avec une bande passante au moins égale à 8 kHz.

Calcul du niveau

La mesure est effectuée en utilisant l'indicateur LAeq 125 ms (niveau équivalent énergétique pondéré A sur 125 millisecondes).

Synchronisation

Le système doit être synchronisé par GPS ou par recours à un serveur de temps de type NTP.

Conditions météorologiques

Le sonomètre et son microphone doivent être convenablement protégés de la pluie et du vent. Tous les éléments de l'instrumentation doivent fonctionner dans la plage de température et d'humidité indiquée par le fabricant.

8.2 Étalonnage

L'étalonnage de chaque chaîne de mesure sonore (de bout en bout) doit être effectué au début des opérations.

L'étalonnage est réalisé avec un étalonneur de 1 kHz et à des niveaux nominaux de 94, 104 ou 114 db.

8.3 Positionnement des microphones

Le microphone doit être positionné comme indiqué sur la figure :

- Sur le côté de la piste (de préférence du côté de la zone la plus proche de passage des karts)
- Entre 2 et 3 m de hauteur
- Au maximum à 15 m du début de secteur privilégié de passage des karts (la piste étant divisée en 3 secteurs de même largeur)
- A proximité du dispositif d'identification (maximum 5 m avant ou après)

Les distances indiquées peuvent être adaptées en fonction de la configuration du circuit mais ces adaptations doivent faire l'objet d'une validation par les services de la FIA KARTING.

8.4 Ereigniserkennung

Ereignis

Ein Ereignis ist definiert als ein akustisches Phänomen, dessen Geräuschsignatur dem Vorbeifahren eines Karts auf dem Messabschnitt der Strecke entspricht.

Geräuschpegel des Ereignisses

Da die vier Mikrofone aufgrund ihrer unterschiedlichen Positionen gleichzeitig dasselbe Ereignis mit unterschiedlichen Amplituden messen, ist der dem spezifischen Ereignis zugeordnete Pegel das Maximum der vier von den vier Mikrofonen während des Ereignisses gemessenen Pegel. Da der Maximalpegel auftritt, wenn sich das Kart unter den Mikrofonen befindet, wird der Dopplereffekt als vernachlässigbar angesehen und als Teil des Kartgeräusches im Sinne des TR betrachtet.

Sollte ein Mikrofon während einer Fahrt ausfallen, werden seine Daten aus der Auswertung entfernt.

Distance D (m)	Correctif (dBA)
<=4	0
4,5	1,0
5	1,8
5,5	2,4
6	3,0
6,5	3,5
7	4,0
7,5	4,5
8	4,9
8,5	5,3
9	5,7
9,5	6,1
10	6,4
10,5	6,7
11	7,0
11,5	7,3
12	7,6
12,5	7,9
13	8,1
13,5	8,3
14	8,5
14,5	8,7
15	8,9
>15	hors limites

Zeitpunkt des Ereignisses

Der „Zeitpunkt des Ereignisses“ ist definiert als der Zeitpunkt, zu dem während des Ereignisses der maximale Pegel LAeq 125 ms erreicht wird. Der Zeitpunkt des Ereignisses dient ausschließlich dazu, das Ereignis dem Kart zuzuordnen, das es verursacht hat.

8.5 Schnittstelle mit dem Identifikationsgerät

Das Identifikationsgerät basiert entweder auf einer Zeitmesslösung (Transponder an den Karts und Bodenschleife) oder auf einer RFID-basierten Durchfahrtskennungslösung (Ausweise oder Etiketten an den Karts und Erkennungsanenne). Dieses Gerät befindet sich in einer Entfernung von +/- 5 m vom Mikrofon.

8.4 Détection d'événements

Événement

Un événement est défini comme un phénomène acoustique dont la signature sonore correspond au passage d'un kart sur la section de mesure de la piste.

Niveau sonore de l'événement

Comme les quatre microphones mesurent simultanément le même événement avec des amplitudes différentes, en raison de leurs positions différentes, le niveau attribué à l'événement spécifique est le maximum des quatre niveaux mesurés par les quatre microphones pendant l'événement. Étant donné que le niveau maximum se produit lorsque le kart est sous les microphones, l'effet Doppler est considéré comme négligeable et fait partie du bruit du kart selon le RT. Si un microphone subit une défaillance pendant une séance, ses données sont retirées du traitement.

Distance D (m)	Correctif (dBA)
<=4	0
4,5	1,0
5	1,8
5,5	2,4
6	3,0
6,5	3,5
7	4,0
7,5	4,5
8	4,9
8,5	5,3
9	5,7
9,5	6,1
10	6,4
10,5	6,7
11	7,0
11,5	7,3
12	7,6
12,5	7,9
13	8,1
13,5	8,3
14	8,5
14,5	8,7
15	8,9
>15	hors limites

Moment de l'événement

Le « moment de l'événement » est défini comme le moment correspondant à l'apparition du niveau maximum LAeq 125 ms lors de l'événement. Le moment de l'événement a pour seul but d'associer l'événement au kart qui l'a généré.

8.5 Interface avec le dispositif d'identification

Le dispositif d'identification se base soit sur une solution de chronométrage (transpondeurs sur karts et boucle au sol), soit sur une solution de détection de passage de type RFID (badges ou étiquettes sur karts et antenne de détection). Ce dispositif est situé à +/- 5 m du microphone.

8.6 Datenverarbeitung

Zwei Ereignisse müssen mindestens 500 ms voneinander entfernt sein, damit die Messung jedes Ereignisses validiert werden kann. Für jedes Kart und jede Fahrsitzung erfasst das System eine Reihe gültiger Pegel für die Sitzung.

Aus dieser Reihe werden Werte ausgeschlossen, die um mehr als +/- 1,5 dBA vom Medianwert der Wertereihe abweichen.

Als Verstoß gelten Ereignisse, die den gespeicherten Werten entsprechen und den festgelegten Grenzwert überschreiten.

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Anhang 8.a: Die gemäss regionaler oder nationaler Methoden durchgeführten Messungen sind massgebend.

8.6 Traitement de données

Deux événements doivent être séparés d'au moins 500 ms pour permettre de valider la mesure de chaque événement. Pour chaque kart et chaque session de roulage, le système recueille une série de niveaux valides sur la session.

Sont écartés de cette série les niveaux qui s'éloignent de +/- 1.5 dBA de la valeur médiane de la série des niveaux.

Sont considérés en infraction les événements correspondant aux niveaux conservés et qui dépassent la valeur réglementaire définie.

Prescriptions générales ASS

Annexe 8.a : Les mesures faites selon les méthodes régional ou national font-fois.

**ANHANG 9 /
ANNEXE 9****VERTIKALER DRUCKTEST DER CIK-FIA FÜR DIE
FRONTSPOILER**

Homologierte Frontspoiler, welche am Kart bei internationalen Veranstaltungen verwendet werden, müssen den nachfolgend beschriebenen vertikalen Drucktest bestehen. Zu jedem Zeitpunkt und ohne jede weitere Erklärung kann die CIK-FIA oder der ASN anordnen, dass der am Kart des Bewerbers verbaute Frontspoiler einer technischen Nachuntersuchung in einem Labor unterzogen wird.

Wenn ein Bewerber sich weigert, den Frontspoiler den Offiziellen zu übergeben, wird er von der Veranstaltung ausgeschlossen.

Technische Nachuntersuchungen des Frontspoilers werden durchgeführt bei C.S.I (Dott.Ing. Francesco Ballabio, Viale Lombardia 20, ITA-20021 Bollate (MI), Tel.: +3902383301, Fax: 39023503940, Email: FrancescoBallabio@csi-spa.com).

Vertikale Drucktests werden durchgeführt, indem der Frontspoiler auf eine starre Befestigung montiert wird (siehe TD Nr. 2.4.0 und 2.4.1).

Ein Verfahren, um den Frontspoiler in negativer vertikaler Richtung zu belasten, muss zur Verfügung gestellt werden. Eine Platte mit den Maßen 200 x 450 mm, wie in TZ Nr. 8.2.0.a beschrieben, wird verwendet. Sie muss flach, starr und 10mm dick sein.

Eine Belastungskonfiguration wird durchgeführt, d.h. auf der Mittellinie des Frontspoilers.

Die Leistung des Frontspoilers wird insgesamt fünf Mal in Übereinstimmung mit vorstehender Methode getestet. Die durchschnittliche Spitzenlast muss 75% des in dem betreffenden Homologationsblatt definierten Wertes überschreiten, bei einer Versetzung von 30 mm und einer Geschwindigkeit von 100 mm/min.

**TEST DE POUSSÉE VERTICALE DU CARÉNAGE
AVANT CIK-FIA**

Les carénages avant homologués montés sur les karts lors d'épreuves internationales de karting doivent pouvoir passer le test de poussée verticale décrit ci-dessous.

La CIK-FIA ou l'ASN peut demander, à tout moment et sans avoir à fournir d'explication, que le carénage avant monté sur le kart d'un concurrent subisse un test post-épreuve dans un laboratoire.

Si le concurrent refuse de remettre le carénage avant aux Officiels, il est exclu de l'épreuve.

Les tests post-épreuve du carénage avant sont effectués par C.S.I. (Dott. Ing. Francesco BALLABIO, Viale Lombardia 20, ITA-20021 Bollate, tel +39 02 38 33 01, fax +39 02 350 39 40, courriel FrancescoBallabio@csi-spa.com).

Les tests de poussée verticale sont effectués en montant le carénage avant sur un support rigide (voir DT n° 2.4.0 et 2.4.1).

Une méthode permettant de charger le carénage avant dans une direction verticale négative doit être prévue.

On utilise une plaque de 200 x 450 mm, comme décrit dans le DT n° 8.2.0.a. Elle doit être plate, rigide et d'une épaisseur de 10 mm.

Une configuration de chargement est réalisée, à savoir sur la ligne centrale du carénage avant.

Les performances du carénage avant sont testées cinq fois au total selon la méthode décrite ci-dessus. La charge de pointe moyenne doit dépasser 75% de la valeur définie dans la FH correspondante, dans un déplacement de 30 mm à une vitesse de 100 mm/min.

ANHANG 10 / ANNEXE 10

CIK-FIA-AUFKLEBER FÜR DIE HINTERACHSE

Allgemeine ASS-Bestimmungen

Anhang 10.a: Nicht anwendbar in Schweizer Meisterschaften.

Informationen zu den Aufklebern für die Hinterachse
Die Aufkleber enthalten folgende Angaben: eine dreistellige Seriennummer, der ein herstellenspezifischer Buchstabe vorangestellt ist.

Die Abmessungen betragen 20 x 20 mm.

Anbringung der Aufkleber für die Hinterachse

Die Aufkleber müssen auf der rechten Seite des inneren Teils der Achse, 5 mm vom Ende entfernt, sicher und so angebracht werden, dass sie nicht entfernt werden können, ohne zerstört zu werden.

Verfahren für Hersteller zum Bezug von Hinterachsaufklebern
Hersteller, die Aufkleber erhalten möchten, müssen eine E-Mail mit den folgenden Informationen an die CIK-FIA (cik@fia.com) senden:

1. Typ der Hinterachse;
2. Anzahl der benötigten Aufkleber;
3. Name und Anschrift des Empfängers; und
4. Zahlungsnachweis (bestellte Aufkleber plus Versandkosten).

Bitte beachten Sie, dass die Hinterachsaufkleber in Rollen zu 250 Stück geliefert werden und dass der Stückpreis eines Aufklebers 3 € beträgt. Die Lieferzeit beträgt vier Wochen nach Erhalt des Zahlungsnachweises.

AUTOCOLLANTS D'ARBRE ARRIÈRE CIK-FIA

Prescriptions générales ASS

Anhänge 10.a: Non applicable en championnat Suisse.

Informationen sur les autocollants d'arbre arrière

Les autocollants portent les informations suivantes : numéro de série de trois chiffres, précédé d'une lettre propre à chaque fabricant.

Les dimensions sont 20 x 20 mm.

Positionnement des autocollants d'arbre arrière

Les autocollants doivent être apposés de manière sûre sur le côté droit de la partie intérieure de l'arbre, à 5 mm de l'extrémité, de telle sorte qu'ils ne puissent être retirés sans être détruits.

Procédure à suivre par les fabricants pour obtenir les autocollants d'arbre arrière: Les fabricants souhaitant obtenir des autocollants doivent envoyer un courriel à la CIK-FIA (cik@fia.com) avec les informations suivantes :

1. Type d'arbre arrière ;
2. Nombre d'autocollants requis ;
3. Nom et adresse de livraison ; et
4. Preuve de paiement (autocollants commandés plus frais ; d'expédition).

Veuillez noter que les autocollants d'arbre arrière sont vendus en rouleaux de 250 unités et que le prix unitaire d'un autocollant est de 3 €. Le délai de livraison est de quatre semaines après réception de la preuve de paiement.

ANHANG 11 / ANNEXE 11

VERFAHREN ZUR GEWICHTSKONTROLLE

11.1 Allgemeines

– Die Waage muss als offizielle Waage der Veranstaltung deklariert werden, mit folgenden Angaben: Waagentyp und Seriennummer der Waage. Diese Angabe kann zusammen mit den Gewichten der Karts auf der Waage veröffentlicht werden.

– Die Waage muss kalibriert sein und das Kalibrierungszertifikat muss dem technischen Delegierten vorgelegt werden.

Der technische Delegierte oder ein vom technischen Delegierten benannter technischer Kommissar muss überprüfen, ob das Kalibrierungszertifikat zur offiziellen Waage gehört und noch gültig ist. Eine Kopie des Kalibrierungszertifikats muss den Sportkommissaren zur Verfügung gestellt werden.

– Kontrollgewichte von genau 100,0 kg (4 x 25,0 kg oder 5 x 20,0 kg) müssen vor und während des Wettkampfs verfügbar sein.

– Die Waage muss vor Beginn der Veranstaltung täglich vom technischen Hauptkommissar mit den 100-kg-Kontrollgewichten überprüft werden. Diese Kontrolle wird dokumentiert und auf der Waage veröffentlicht.

– Umwelteinflüsse auf die Waage, z. B. Wind, müssen auf ein Minimum reduziert werden, um eine Beeinflussung der Messung zu vermeiden.

– Die offizielle Waage muss den Teilnehmern während der gesamten Dauer der Veranstaltung zur Verfügung stehen.

11.2 Wiegeverfahren

Gemäß den spezifischen Vorschriften der FIA Karting: Artikel 11, Punkt G Wiegeverfahren.

Wenn das Gewicht eines Fahrers und seines Karts unzureichend ist, muss das folgende Verfahren angewendet werden:

– Überprüfen Sie, ob die gesamte Sicherheitsausrüstung des Fahrers vorhanden ist.

– Notieren Sie das gemessene Gewicht.

– Nehmen Sie den Fahrer und das Kart von der Waage.

– Trieren Sie die Waage.

– Verwenden Sie die 100-kg-Prüfgewichte, um zu überprüfen, ob die Waage tatsächlich 100,0 kg anzeigt.

– Wenn die Waage 100 kg anzeigt, entfernen Sie die Gewichte.

– Stellen Sie das Kart und den Fahrer erneut auf die Waage und überprüfen Sie das Gewicht.

– Es wird keine Toleranz berücksichtigt, da das Gesamtgewicht von Fahrer und Kart ein Mindestgewicht ist.

– Das angegebene Gewicht muss eingehalten werden.

– Wenn ein zu geringes Gewicht festgestellt und bestätigt wird, muss den Sportkommissaren ein Bericht vorgelegt werden.

PROCÉDURE DE VÉRIFICATION DU POIDS

11.1 Général

– La balance doit être déclarée comme balance officielle de l'événement, avec les indications suivantes : le type de balance et le numéro de série de la balance. Cette indication peut être publiée avec les poids des karts sur la balance.

– La balance doit être étalonnée et le certificat d'étalonnage doit être présenté au délégué technique. Le Délégué Technique ou un Commissaire Technique désigné par le Délégué Technique doit vérifier si le certificat d'étalonnage appartient à la balance officielle et s'il est toujours valide. Une copie du certificat d'étalonnage doit être mise à la disposition des Commissaires Sportifs.

– Des poids de contrôle de 100,0 kg exactement (4 x 25,0 kg ou 5 x 20,0 kg) doivent être disponibles avant et pendant l'épreuve.

– La balance doit être vérifiée chaque jour par le Commissaire Technique en Chef avec les poids de contrôle de 100 kg avant le début de la manifestation. Ce contrôle est documenté et publié sur la balance.

– Les influences environnementales sur la balance, par exemple le vent, doivent être réduites au minimum, afin d'éviter que la mesure ne soit influencée.

– La balance officielle doit être à la disposition des participants pendant toute la durée de la manifestation.

11.2 Procédure de Pesage

Selon les Prescriptions Spécifiques de la FIA Karting: Article 11, Point G Procédure de pesage.

Si le poids d'un pilote et de son kart est insuffisant, la procédure suivante doit être appliquée :

– Vérifier si tous les équipements de sécurité du pilote sont présents.

– Noter le poids mesuré.

– Retirer le pilote et le kart de la balance.

– Tarez la balance.

– Utilisez les poids de test de 100 kg pour vérifier que la balance affiche bien 100,0 kg.

– Si la balance affiche 100 kg, retirez les poids.

– Placez à nouveau le kart et le pilote sur la balance et vérifiez le poids.

– Aucune tolérance ne sera prise en compte, car le poids total du pilote et du kart est un poids minimum.

– Le poids indiqué doit être appliqué.

– Si le poids insuffisant est déterminé et confirmé, un rapport doit être remis aux Commissaires Sportifs.

**ANHANG CH 12 2026 /
ANNEXE CH 12 2026**

SUPER MINI

12.1 Zündungen SuperMini 2026

Im Jahr 2026 muss die Kategorie SuperMini mit einer auf 13'000 Umdrehungen/Minute begrenzten Zündung fahren. Um dieses Ergebnis zu erreichen, wurden neue Zündungen zugelassen. Da die Änderung jedoch nur die Spule betrifft, sind die alten Rotor- und Stator-Kombinationen im Rahmen der Schweizer Meisterschaft weiterhin zugelassen. Die verschiedenen Montagen der Hersteller werden Ihnen nachfolgend erläutert. Eine Mischung aus den verschiedenen Herstellern PVL und SELETTA ist strengstens untersagt.

12.2 Selettra

Obligatorisch für die Spule: nur 034-IG-13, grau mit Aufkleber im Harz.

Empfohlen für Rotor und Stator: 034-IG-13.
Zugelassen für Rotor und Stator: 034-IG-58 und 034-IG-01.

Die Kombination aus Rotor und Stator muss die gleichen Zulassungsnummern aufweisen.

Die elektrischen Anschlüsse zwischen den verschiedenen Elementen müssen den ursprünglich vorgesehenen entsprechen.

Die Montage der neuen Spule an den alten Kombinationen (Rotor und Stator) erfolgt unter der Verantwortung des Teilnehmers.

Vorgeschriebene Spule Selettra (Farbe grau)



SUPER MINI

12.1 Allumages SuperMini 2026

En 2026, la catégorie SuperMini devra rouler avec un allumage limité à 13'000 tours/minutes. De nouveaux allumages ont été homologués pour arriver à ce résultat. Cependant, le changement s'étant effectué au niveau de la bobine uniquement, les anciens combinés rotor et stator seront autorisés dans le cadre du Championnat Suisse. Les différents montages par fabricants vous sont expliqués ci-dessous. Un mélange entre les différents constructeurs PVL et SELETTA est strictement interdit.

12.2 Selettra

Obligatorie pour la bobine : uniquement 034-IG-13, de couleur grise avec sticker dans la résine.

Conseillé pour le rotor et le stator : 034-IG-13.
Autorisé pour le rotor et le stator : 034-IG-58 et 034-IG-01.

Le combiné rotor et stator devront présenter les mêmes numéros d'homologation.

Les connecteurs électriques entre les différents éléments devront être ceux prévus à l'origine.

L'assemblage entre la nouvelle bobine et les anciens combinés (rotor et stator) se feront sous la responsabilité du concurrent.

Bobine obligatoire Selettra (couleur gris)

12.3 PVL

Obligatorisch für die Spule: nur 036-IG-35, grau mit Aufkleber im Harz.

Empfohlen für Rotor und Stator: 036-IG-35.
Zugelassen für Rotor und Stator: 036-IG-15.

Rotor und Stator müssen die gleichen Zulassungsnummern aufweisen.

Die elektrischen Anschlüsse zwischen den verschiedenen Elementen müssen den ursprünglich vorgesehenen entsprechen.

Die Montage der neuen Spule an den alten Baugruppen (Rotor und Stator) erfolgt unter der Verantwortung des Teilnehmers.

Obligatorische Spule PVL (grau)

12.3 PVL

Obligatoire pour la bobine : uniquement 036-IG-35, de couleur grise avec sticker dans la résine.

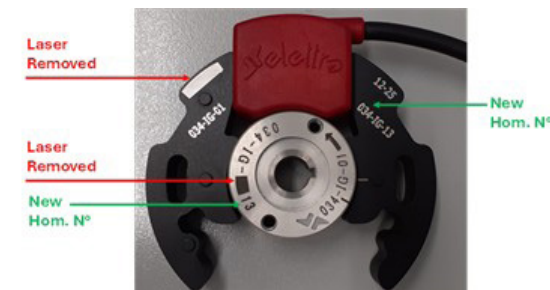
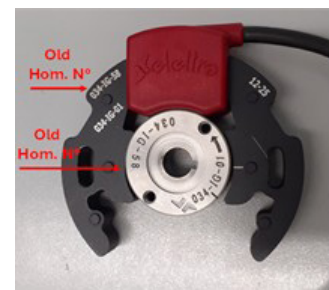
Conseillé pour le rotor et le stator : 036-IG-35.
Autorisé pour le rotor et le stator : 036-IG-15.

Le combiné rotor et stator devront présenter les mêmes numéros d'homologation.

Les connecteurs électriques entre les différents éléments devront être ceux prévus à l'origine.

L'assemblage entre la nouvelle bobine et les anciens combinés (rotor et stator) se feront sous la responsabilité du concurrent.

Bobine obligatoire PVL (couleur grise)



**ANHANG 13 /
ANNEXE 13**

SCHWEIZERMEISTERSCHAFT

CHAMPIONNAT SUISSE

13.1 Für die Kategorien OK, OK-Junior, X30 Challenge, KZ2 sind die Artikel 9.5.4.2 und 9.5.5.2 Jahrbuch CIK-FIA 2026 nicht anwendbar. Es gilt folgende Technische Zeichnung:

13.1 Pour les catégories OK, OK-Junior, X30 Challenge et KZ2, les articles 9.5.4.2 et 9.5.5.2 de l'annuaire CIK-FIA 2026 ne sont pas applicables. Le dessin technique suivant s'applique :

DESINS TECHNIQUES
TECHNICAL DRAWINGS

DESSIN TECHNIQUE N°2.0a

TECHNICAL DRAWING No 2.0a

Front bumpers for short circuits - Groups 1 & 2

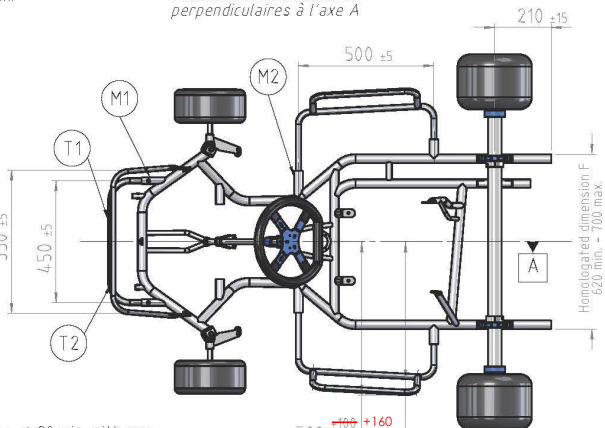
Side bumpers paired with wheel covers

T4: Upper tube ϕ 20 with a straight length: /
Tube supérieur ϕ 20 avec une partie droite: 300 min.



T3: Lower tube ϕ 20 with a straight length: /
Tube inférieur ϕ 20 avec une partie droite: 400 min.

M2: Horizontal attachments perpendicular to axis A /
Fixations horizontales et perpendiculaires à l'axe A



T1: Lower tube ϕ 20 min. with one constant radius and a straight length: /
Tube inférieur ϕ 20 min. avec un seul rayon constant et une partie droite: 295 min. - 315 max.

T2: Upper tube ϕ 16 min. with one constant radius and a straight length: /
Tube supérieur ϕ 16 min. avec un seul rayon constant et une partie droite: 375 min. - 395 max.

M1: Lower attachments horizontal and parallel to axis A /
Fixations inférieures horizontales et parallèles à l'axe A

Cotes en/Dimensions in mm

13.2 Für die Kategorie Mini sind die Artikel 10.4.2.2 und 10.5.5.2 Jahrbuch CIK-FIA 2026 nicht anwendbar. Es gilt folgende Technische Zeichnung:

13.2 Pour la catégorie Mini, les articles 10.4.2.2 et 10.5.5.2 du règlement CIK-FIA 2026 ne s'appliquent pas. Le dessin technique suivant est applicable :

DESINS TECHNIQUES
TECHNICAL DRAWINGS

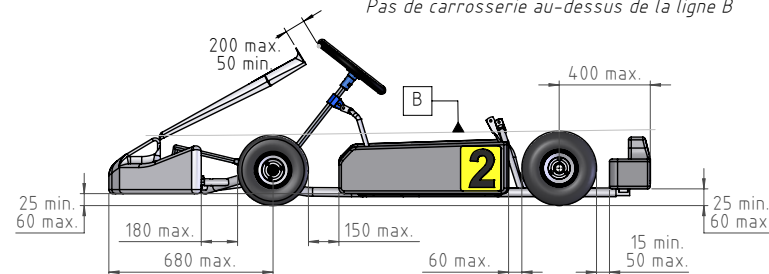
DESSIN TECHNIQUE N°2.1a

TECHNICAL DRAWING No. 2.1a

Carrosserie pour circuits courts - Groupes 1 & 2

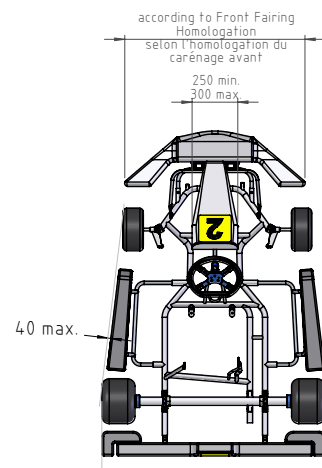
Bodywork for short circuits - Groups 1 & 2

No bodywork above line B /
Pas de carrosserie au-dessus de la ligne B



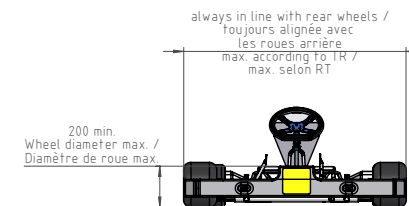
La distance maximale entre le bord supérieur central du panneau avant et le bord du volant en son point central ne doit pas dépasser 200 mm.
La mesure doit être effectuée avec le volant en position droite.

The maximum distance between the upper centerline of the front panel and the leading edge of the steering wheel at its center point must not exceed 200 mm.
The measurement is to be conducted with the steering wheel in a straight position.



Dry race /
Course par temps sec

Wet race /
Course par temps de pluie



Minimum: Wheel in line with side bodywork and rear wheel protection /
Minimum: Roue alignée avec la carrosserie latérale et la protection des roues arrière

Cotes en/Dimensions in mm

**ANHANG 14 - TECHNISCHE ZEICHNUNGEN /
ANNEXE 14 - DESSINS TECHNIQUES**

Alle Technischen Zeichnungen sind unter den folgenden Webseiten einsehbar: www.fiakarting.com
oder www.motorsport.ch

Tous les dessins techniques originaux peuvent être consultés sur les sites web suivants : www.fiakarting.com
ou www.motorsport.ch

Symbolbild

 **swiss
olympic**
spirit of sport

**JEDER IM VEREIN
KENNT MICH.
WEIL DAS TEAM
NACKTFOTOS VON
MIR VERSCHICKT HAT.**



Jetzt
Vorfall
melden!

swiss
sport
integrity

ARE YOU
OK?

Informiere dich, wenn
es sich falsch anfühlt:
swissolympic.ch/areyouok



Autobau Eventkalender 2026

Carspotting		Samstag, 28. März	ab 14.00
Roll out		Samstag, 25. April	ab 14.00
Auto-Treffen	Show your Wheels	Sonntag, 17. Mai	11.00 – 17.00
Carspotting		Samstag, 23. Mai	ab 14.00
Vatertag		Samstag, 6. Juni	10.00 – 15.00
Roll out		Samstag, 27. Juni	ab 14.00
Auto-Treffen	2. Youngtimer Meeting	Sonntag, 21. Juni	10.00 – 15.00
Auto-Treffen	Oldtimer Treffen	Sonntag, 5. Juli	10.00 – 15.00
Carspotting		8. Juli bis 12. August, jeweils mittwochs	ab 14.00
Auto-Treffen	Cars, Coffee & Gipfeli, Night Edition	Samstag, 15. August	17.00 – 22.00
Auto-Treffen	3. Youngtimer Meeting	Sonntag, 16. August	10.00 – 15.00
Roll out		Mittwoch, 19. August	ab 14.00
Carspotting		Mittwoch, 26. August	ab 14.00
Auto-Treffen	ACS Auto-Treff	Samstag, 13. September	10.00 – 14.00

Besuchen Sie autobau.ch und erfahren Sie alles über unsere beliebten Autotreffen, die 2026 in die nächste Runde gehen.



Egnacherweg 7, 8590 Romanshorn,
autobau.ch



Event.
 Erlebnis.
 Motorsport.