

VIII-A BESONDERE BESTIMMUNGEN DER NSK / DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DE LA CSN

ART. 1 ZUGELASSENE FAHRZEUGE

Die Geschwindigkeitsveranstaltungen sind grundsätzlich für die nachstehenden Fahrzeuggruppen und Klassenserien zu öffnen sowie ggf. für die Markencups. Die Klassen oder Klassenserien müssen geöffnet werden, insofern mindestens 5 Fahrzeuge angemeldet und zum Training gestartet oder abgenommen werden. Gegebenenfalls gilt folgende Äquivalenz: Gruppe N inkl. Gruppe R1 und Rallye5, Gruppe A inkl. Gruppen R2-R3 und Rallye4 + Rallye3:

Gruppe SuperS: Wagen SuperSerie (nur Schweizer Fahrer)

Gruppe IS:	Spezialwagen «InterSwiss»
Gruppe ISN:	Wagen IS gemäss Reglement Gruppe N
Gruppe ISA:	Wagen IS gemäss Reglement Gruppe A
Gruppe N:	Produktionswagen
Gruppe A:	Tourenwagen (inkl. Super2000)
Gruppe R:	Tourenwagen Rallye
Gruppe SP:	Super-Produktionswagen
Gruppe B:	Gran-Tourismo-Wagen
Gruppe GT:	Gran-Tourismo-Wagen (GT1, GT3 zusammengefasst)
Gruppe eSV:	elektrische Sportwagen
Gruppe CN:	Produktions-Sportwagen

enthaltend die Klassenserien:

Klassen 1, 2, 3, 4	bis 850 cm³ Hubraum
Klasse 5	über 850 bis 1000 cm³ Hubraum
Klasse 6	über 1000 bis 1150 cm³ Hubraum
Klasse 7	über 1150 bis 1400 cm³ Hubraum
Klasse 8	über 1400 bis 1600 cm³ Hubraum
Klasse 9	über 1600 bis 2000 cm³ Hubraum
Klasse 10	über 2000 bis 2500 cm³ Hubraum
Klasse 11	über 2500 bis 3000 cm³ Hubraum
Klasse 12	über 3000 bis 3500 cm³ Hubraum
Klasse 13	über 3500 bis 4000 cm³ Hubraum
Klasse 14	über 4000 bis 4500 cm³ Hubraum
Klasse 15	über 4500 bis 5000 cm³ Hubraum
Klasse 16	über 5000 bis 5500 cm³ Hubraum
Klasse 17	über 5500 bis 6000 cm³ Hubraum
Klasse 18	über 6000 cm³ Hubraum
Gruppe D:	Rennwagen der internationalen Formeln
Gruppe E1:	Produktionsfahrzeuge «Formelfrei» enthaltend die obenstehenden Klassenserien
Gruppe E2:	Formelfreie Fahrzeuge inklusive nationale Formeln: – E2-SH Fahrzeuge vom Typ Silhouette – E2-SC Zweisitzige Rennsportfahrzeuge – E2-SS Einsitzige Rennwagen

enthaltend die Klassenserien:

über 600 bis 1150 cm³	über 1400 bis 1600 cm³
über 1150 bis 1400 cm³	über 1600 bis 2000 cm³
	über 2000 cm³ inkl. Formel 3000

Formelfreie Sport- und Rennwagen der Gruppen E2-SC und E2-SS über 3000 cm³ werden nicht zugelassen.

ART. 1 VÉHICULES ADMIS

Les épreuves de vitesse sont en principe ouvertes aux groupes de véhicules et aux séries de classes suivantes et, le cas échéant, aux coupes de marques. Les classes ou séries de classes seront obligatoirement ouvertes pour autant que 5 voitures au minimum soient inscrites et parties pour les essais ou réceptionnées. Le cas échéant, l'équivalence suivante est applicable: Groupe N incl. Groupe R1 et Rallye5, Groupe A incl. Groupes R2-R3 et Rallye4 + Rallye3.

Gruppe SuperS: Voitures de SuperSerie (seulement pilotes suisses)

Gruppe IS:	Voitures Spéciales «InterSwiss»
Gruppe ISN:	Voitures IS selon règlement Groupe N
Gruppe ISA:	Voitures IS selon règlement Groupe A
Gruppe N:	Voitures de Production
Gruppe A:	Voitures de Tourisme (incl. Super2000)
Gruppe R:	Voitures de Tourisme Rallye
Gruppe SP:	Voitures de Super Production
Gruppe B:	Voitures de Grand-Tourisme
Gruppe GT:	Voitures de Grand-Tourisme (GT1, GT3 confondus)
Gruppe eSV:	Voitures de sport électriques
Gruppe CN:	Voitures de sport-production

comportant les séries de classes:

Classes 1, 2, 3, 4	jusqu'à 850 cm³ de cylindrée
Classe 5	de plus de 850 jusqu'à 1000 cm³ de cylindrée
Classe 6	de plus de 1000 jusqu'à 1150 cm³ de cylindrée
Classe 7	de plus de 1150 jusqu'à 1400 cm³ de cylindrée
Classe 8	de plus de 1400 jusqu'à 1600 cm³ de cylindrée
Classe 9	de plus de 1600 jusqu'à 2000 cm³ de cylindrée
Classe 10	de plus de 2000 jusqu'à 2500 cm³ de cylindrée
Classe 11	de plus de 2500 jusqu'à 3000 cm³ de cylindrée
Classe 12	de plus de 3000 jusqu'à 3500 cm³ de cylindrée
Classe 13	de plus de 3500 jusqu'à 4000 cm³ de cylindrée
Classe 14	de plus de 4000 jusqu'à 4500 cm³ de cylindrée
Classe 15	de plus de 4500 jusqu'à 5000 cm³ de cylindrée
Classe 16	de plus de 5000 jusqu'à 5500 cm³ de cylindrée
Classe 17	de plus de 5500 jusqu'à 6000 cm³ de cylindrée
Classe 18	de plus de 6000 cm³ de cylindrée
Gruppe D:	Voitures de course des formules internationales
Gruppe E1:	Véhicules de production de «formule libre» comportant les séries de classes ci-dessus
Gruppe E2:	Voitures de «formule libre» incl. formules nationales: – E2-SH Véhicules de type Silhouette – E2-SC Véhicules de compétition biplaces – E2-SS Véhicules de type monoplace

comportant les séries de classes:

plus de 600 à 1150 cm³	plus de 1400 à 1600 cm³
plus de 1150 à 1400 cm³	plus de 1600 à 2000 cm³
	plus de 2000 cm³ incl. F 3000

Les voitures de sport et de course de formule libre des Groupes E2-SC et E2-SS de plus de 3000 cm³ ne sont pas admises.

Die Fahrzeuge TCR gemäss dem spezifischen technischen Reglement sind in einer besonderen Division zugelassen. Auf Wunsch des betreffenden Organisators können REGIONALE Slaloms und Bergrennen auch für Fahrzeuge der LOC-Kategorien 1+2+3+4 geöffnet werden, wobei bei Bergrennen die für die Gruppe SuperSerie anwendbaren Sicherheitsmassnahmen (Fahrzeug + Fahrer) eingehalten werden müssen. Gegebenenfalls ist der Organisator frei, für LOC-Fahrzeuge besondere Streckenanpassungen, z.B. Verzögerungsinfrastrukturen, vorzusehen.

ART. 2 BERGRENNEN UND SLALOMS

Grundsätzlich können Bergrennen und Autoslaloms in einer oder mehreren Fahrten ausgetragen werden. Bei Bergrennen zu einer Meisterschaft/Coupe mit einer Länge von weniger als 5 km muss jedoch das Klasselement obligatorisch nach der Totalzeit beider Läufe erstellt werden. Unabhängig von ihrer Länge können die Bergrennen ebenfalls in drei gleichentags stattfindenden Läufen ausgetragen werden. Im diesem Fall werden für die Wertung die Zeiten der zwei schnellsten Läufe zusammengezählt.

Für jede der im Art. 1 erwähnten Gruppen und Untergruppen wird ein separates Klasselement erstellt, wobei die Monoposto-Rennwagen (Gruppen D und E2-SS) in einer einzigen Gruppe zusammengefasst werden.

ART. 3 RUNDSTRECKENRENNEN

Bei diesen Veranstaltungen entscheidet der Organisator unter Vorbehalt der Genehmigung durch die NSK, wie die verschiedenen Gruppen und Klassen zu Rennfeldern zusammengestellt werden. Nach Möglichkeit ist zu vermeiden, dass Meisterschaftsfahrzeuge mit solchen, die nicht um die Meisterschaft fahren, im gleichen Rennfeld gemischt werden. Den besonderen Umständen entsprechend, können die Sportkommissare über jegliche Anpassungen des Startvorganges bei den einzelnen Rennfeldern beschliessen: z.B. Aufteilung eines Feldes in zwei verschiedene Pakete, welche wiederum mit einem grösseren oder kleineren Abstand voneinander getrennt sind, wobei das Startzeichen für beide Pakete gleichzeitig oder nacheinander erteilt werden kann usw.

ART. 4 RALLYES

Bei Rallyes können folgende Fahrzeuggruppen zugelassen werden:

- Gruppe N: Produktionswagen
- Gruppe A: Tourenwagen
- Gruppe S20: Super 2000 Rallye
- Gruppen R + Rallye: Tourenwagen Rallye

Folgende Hubraumklassen sind vorgesehen: 0–1400 cm³, 1400–1600 cm³, 1600–2000 cm³, 2000–2500 cm³, über 2500 cm³.

Fahrzeuge mit Diesel-Motor werden in besonderen Klassen eingeteilt.

Fahrzeuge mit verfallener FIA-Homologation, können in den gemäss Art. 10 und 13, Kap. VII-A definierten Gruppen «ISN», «ISA» und IS Rallye zugelassen werden. Diese Fahrzeuge können entweder im Hauptrallye, nach dem letzten Prioritätsfahrer integriert werden oder aber in einem absolut getrennten, sich hinter dem Meisterschaftsrallye abwickelnden Zusatzrallye versammelt werden.

Les voitures TCR selon le règlement technique spécifique sont admises dans une division particulière.

Au choix de l'organisateur concerné, les slaloms et courses de côte REGIONAUX peuvent être également ouverts aux véhicules des Catégories 1+2+3+4 LOC, les mesures de sécurité applicables en Groupe SuperSerie (véhicule+pilote) devant alors être respectées en course de côte.

Le cas échéant, l'organisateur est libre de prévoir toute adaptation particulière du parcours, p.ex. infrastructure(s) de ralentissement, pour les véhicules LOC.

ART. 2 COURSES DE CÔTE ET SLALOMS

Les courses de côte et les slaloms peuvent en principe se disputer sur une ou plusieurs manches. Toutefois, pour les courses de côte de Championnat/Coupe d'une longueur inférieure à 5 km, le classement sera obligatoirement établi par addition des temps des deux manches. Indépendamment de leur longueur, les courses de côte peuvent également être disputées en trois manches se déroulant sur une seule et même journée. Dans un tel cas, le classement sera établi par addition des temps des deux meilleures manches.

Un classement séparé sera établi pour chacun des groupes et sous-groupes mentionnés à l'art. 1, les voitures de course monoplaces (groupes D et E2-SS) étant réunies en un seul groupe.

ART. 3 COURSES EN CIRCUIT FERMÉ

Lors de telles manifestations, les organisateurs décident, sous réserve de l'approbation de la CSN, comment les différents groupes et classes doivent être divisés en séries. Autant que possible, on évitera de réunir dans une même série des véhicules de Championnat et des véhicules ne disputant pas le Championnat. En fonction des circonstances, les Commissaires Sportifs pourront décider de toute adaptation des modalités de départ pour l'une ou l'autre des séries: p.ex. séparation de la série en deux plateaux distincts, eux-mêmes séparés par une zone libre plus ou moins importante, avec départ simultané ou signal de départ différé pour le second plateau, etc.

ART. 4 RALLYES

Les groupes de véhicules suivants peuvent être admis en rallye:

- Groupe N: Voitures de production
- Groupe A: Voitures de tourisme
- Groupe S20: Super 2000 Rallye
- Groupes R + Rallye: Voitures de tourisme Rallye

Les classes de cylindrée suivantes sont prévues: 0–1400 cm³, 1400–1600 cm³, 1600–2000 cm³, 2000–2500 cm³, plus de 2500 cm³.

Les véhicules à moteur Diesel feront l'objet de classes particulières.

Les véhicules caducs d'homologation FIA peuvent être admis en Groupes «ISN», «ISA» et IS Rallye définis selon art. 10 et 13, chap. VII-A. Ces véhicules peuvent soit être intégrés au rallye principal derrière le dernier pilote prioritaire, soit réunis dans un rallye de doublure absolument distinct et se déroulant derrière le rallye de Championnat.

Gegebenenfalls muss die Zulassung dieser Fahrzeuge in der Rallye-Ausschreibung ausdrücklich vorgesehen sein. Historische Fahrzeuge gemäss Anhang K FIA können, unter Vorbehalt einer entsprechenden Angabe in der Ausschreibung, ebenfalls zugelassen werden.

ART. 5 SPRINTPRÜFUNGEN

Eine «Sprintprüfung» ist ein Wettbewerb in welchem jeder Teilnehmer individuell gestartet wird und die Wettbewerbsstrecke innerhalb der Prüfungsdauer mehrmals abfährt. Die Start- und Ziellinien können sich am gleichen Ort oder an verschiedenen Orten befinden; im letzten Fall wird die Strecke zwischen der Ziel- und der Startlinie als neutralisiert jedoch der Wettbewerbsstrecke zuhörend betrachtet. Folgende Merkmale müssen eingehalten werden:

- Der Start erfolgt individuell für jeden Teilnehmer
- Für jeden Teilnehmer darf die Prüfungsdauer nicht mehr als 40 Minuten pro Lauf betragen.
- Es ist den Teilnehmern klar untersagt, sich in Zweikämpfe einzulassen oder bewusst zu verzögern, um andere Mitkonkurrenten abzuwarten.
- Jedes Durchfahren der Wettbewerbsstrecke («Runde») muss gezeitet werden.
- Für die Wertung werden pro Lauf die drei besten Rundenzeiten berücksichtigt und addiert. Bei Wettbewerben mit mehreren Läufen können die einzelnen Laufresultate addiert oder getrennt gewertet werden.

Für den Sportkalender sind Sprintprüfungen mindestens im Status REGIONAL (= Jury gemäss Art. 11.1 uff NSR) einzutragen. Alle Fahrer müssen Inhaber einer REGIONAL oder höheren Lizenz sein.

Die Fahrzeuge der Kategorien LOCAL (L1+L2+L3+L4) gemäss spezifischem Reglement der NSK können ebenfalls zugelassen werden. Fahrer und Fahrzeuge LOC müssen mindestens den in der Gruppe SuperSerie vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften entsprechen.

ART. 6 «X»-NENNUNGEN

«X»-Nennungen sind nur bei voll internationalen oder internationalen Veranstaltungen gestattet. Für jede «X»-Nennung erhöht sich das Nenngeld um CHF 50.–. Die Bekanntgabe des Namens «X» hat spätestens bei der Wagenabnahme zu erfolgen. «X»-Nennungen werden für die Verteilung der Meisterschaftspunkte nicht berücksichtigt.

ART. 7 FAHRZEUGWECHSEL

Ein Wechsel des Fahrzeuges nach Nennschluss ist nur bis zum Zeitpunkt der administrativen/technischen Kontrolle des betreffenden Teilnehmers gestattet. Das neue Fahrzeug muss der gleichen Gruppe (siehe Art. 1) und Hubraumklasse (Ausschreibung) bzw. Hubraumdivision bei Meisterschaft-/Cup-Veranstaltungen, wie das ursprünglich gemeldete angehören. Jeder Fahrzeugwechsel muss spontan den Technischen Kommissaren gemeldet werden.

Le cas échéant, l'admission de ces véhicules doit être expressément prévue au règlement particulier du rallye. Peuvent également être admis les véhicules Historiques conformes aux dispositions de l'Annexe K FIA, sous réserve de mention appropriée au Règlement Particulier.

ART. 5 EPREUVES SPRINT

Une «épreuve sprint» est une compétition où le départ est donné individuellement à chaque participant pour accomplir plusieurs fois le parcours de compétition. Les lignes de départ et d'arrivée peuvent être situées au même endroit ou en deux endroits différents; dans ce dernier cas, le trajet entre la ligne d'arrivée et la ligne de départ sera neutralisé mais considéré comme faisant partie du parcours de compétition. Les caractéristiques suivantes doivent être respectées:

- Le départ à lieu individuellement pour chaque participant.
- Pour chaque participant, la durée de l'épreuve ne peut dépasser 40 minutes par manche.
- Il est strictement interdit aux participants de s'engager dans des duels avec d'autres concurrents ou de ralentir intentionnellement pour attendre d'autres concurrents.
- Chaque parcours de compétition («tour») doit être chronométré.
- Par manche, seul les trois meilleurs temps de parcours seront pris en compte et additionnés pour le classement. Pour une compétition avec plusieurs manches, les résultats de chaque manche peuvent être soit additionnés soit considérés individuellement pour le classement.

Pour le calendrier sportif, les épreuves sprint seront inscrites au moins au statut REGIONAL (= Jury selon Art. 11.1 ss RSN). Tous les pilotes doivent être titulaires d'une licence REGIONALE ou de niveau supérieur.

Les véhicules des catégories LOCALes (L1+L2+L3+L4) selon règlement spécifique de la CSN peuvent également être admis. Les pilotes et les véhicules LOC doivent au moins respecter les prescriptions de sécurité imposées en Groupe SuperSerie.

ART. 6 INSCRIPTIONS «X»

Les inscriptions «X» ne sont autorisées que dans des manifestations internationales libres ou internationales. Pour chaque inscription «X», la finance d'inscription augmente de CHF 50.–. L'identité du nom «X» doit être communiquée au plus tard, à la réception des véhicules. Les inscriptions «X» ne sont pas prises en considération pour l'octroi des points de championnat.

ART. 7 CHANGEMENT DE VÉHICULE

Un changement du véhicule après la clôture des engagements n'est permis que jusqu'au moment du contrôle administratif/technique du participant concerné. Le nouveau véhicule doit être du même groupe (voir art. 1) et de la même classe de cylindrée (règlement particulier), resp. division de cylindrée pour les épreuves de championnat/coupe, que le véhicule sortant. Tout changement de véhicule doit être spontanément annoncé aux Commissaires Techniques.

ART. 8 KLASSEMENTSTUFEN FÜR DIE AUTOMOBIL-SPORTVERANSTALTUNGEN IN DER SCHWEIZ

a) LOCAL

Prüfungen: Kleine Slaloms oder Beschleunigungsprüfungen mit lokalem/regionalem Charakter.

Sie können zu keiner gesamtschweizerischen Wertung (Meisterschaft) zählen.

Fahrzeuge:

- Fahrzeugkategorien LOC gemäss NSK Reglement für LOCALe Veranstaltungen, ohne Hubraumbeschränkung
- Auf Wunsch des Veranstalters: Kategorie R1 gemäss NSK Reglement für LOC Veranstaltungen

Teilnehmer:

- Kat. LOC = Lizenz «LOC» der ASS (und/oder höher auf Wunsch des Veranstalters)
- Kat. R1 = Lizenz «REG» der ASS (und/oder höher auf Wunsch des Veranstalters)
- Inhaber einer ausländischen Lizenz sind keinesfalls zugelassen.

b) REGIONAL

Prüfungen: Slaloms, Sprints, Bergrennen, Rundrennen, Rallyes, usw.

Keine Wertung für nationale Meisterschaften, Trophäen oder Coupes (inkl. Markenpokale und andere von der NSK anerkannten nationalen Auszeichnungen)

Fahrzeuge:

- Alle Fahrzeuggruppen entsprechend den Bestimmungen der NSK bzw. des Anhang J FIA, ohne Hubraumbeschränkung.
- Bei Sprintprüfungen, Slaloms und Bergrennen können ebenfalls Fahrzeuge der Kategorien LOCAL gemäss spezifischem NSK Reglement zugelassen werden, wobei bei Bergrennen die für die Gruppe SuperSerie gültigen Sicherheitsbestimmungen (Fahrzeug + Fahrer) eingehalten werden müssen.

Teilnehmer:

- ASS Lizenz der Stufe «REG» (mit Fahrzeugbeschränkung gemäss Reglement NSK) und/oder höher auf Wunsch Veranstalter.
- Inhaber einer ausländischen Lizenz sind keinesfalls zugelassen.

ART. 8 DEGRES DE CLASSIFICATION POUR LES EPREUVES SPORTIVES AUTOMOBILES EN SUISSE

a) LOCAL

Epreuves: Petits slaloms et épreuves d'accélération de caractère local/régional.

Aucune prise en compte pour un classement de portée nationale (championnat).

Véhicules:

- Catégories de véhicules LOC selon règlement pour les épreuves LOCALes, sans limitation de cylindrée
- Au choix de l'organisateur: Catégorie R1 selon règlement CSN pour les épreuves LOCALes

Participants:

- Cat. LOC = Licence «LOC» de l'ASS (et/ou supérieure au choix de l'organisateur)
- Cat. R1 = Licence «REG» de l'ASS (et/ou supérieure au choix de l'organisateur)
- Les titulaires de licences étrangères ne sont en aucun cas admissibles.

b) REGIONAL

Epreuves: Slaloms, sprints, courses de côte, courses en circuit, rallyes, etc.

Aucune qualification pour des Championnats, Trophées ou Coupes nationaux (incl. Coupes de Marques et autres distinctions nationales reconnues par la CSN)

Véhicules:

- Tous les groupes de véhicules conformes aux dispositions de la CSN resp. de l'Annexe J FIA, sans limitation de cylindrée.
- Les véhicules des Catégories LOCALes selon règlement spécifique CSN peuvent également être admis en épreuve sprint, slaloms et courses de côte, tenant compte que les prescriptions de sécurité applicables en Groupe SuperSerie (véhicule + pilote) doivent alors être respectées en course de côte.

Participants:

- Licence ASS de degré «REG» (avec restriction de véhicules selon règlement CSN) et/ou de degré supérieur au choix de l'organisateur.
- Les titulaires de licences étrangères ne sont en aucun cas admissibles.

c) NATIONAL

Prüfungen: Alle Arten von Veranstaltungen.

Mögliche Wertung für nationale Meisterschaften (=NAT+), Trophäen (=NAT+) und Coupes (inkl. Markenpokale und andere von der NSK anerkannten Auszeichnungen).

Fahrzeuge: Alle Fahrzeuggruppen entsprechend den Bestimmungen der NSK bzw. des Anhang J FIA, ohne Hubraumbeschränkung.

Teilnehmer:

- ASS Lizenz der Stufen «NAT» und «INT» – ASS Lizenz der Stufe «REG» nur bei Slaloms – (mit Fahrzeugbeschränkung gemäss Lizenzreglement NSK für Lizenzinhaber NAT bzw. REG).
- Schweizerbürger mit ausländischer Lizenz (Art. 9.4 ISG) sowie ausländische Bewerber/Fahrer mit NAT/INT Lizenz (nur bei Veranstaltungen NPEA = NI/NI+) können in Anwendung der FIA Bestimmungen, ohne schriftliche Bewilligung der ASN ebenfalls zugelassen werden.

d) INTERNATIONAL

Prüfungen: Alle Arten von Veranstaltungen.

Mögliche Wertung für internationale FIA (=INT+) und nationale Meisterschaften und Trophäen (inkl. Markenpokale und anderen von der NSK anerkannten Auszeichnungen)

Fahrzeuge: Alle Fahrzeuggruppen entsprechend den Bestimmungen der NSK bzw. des Anhang J FIA, ohne Hubraumbeschränkung.

Teilnehmer:

- ASS Lizenz der Stufen «NAT» und «INT» (mit Fahrzeugbeschränkung gemäss Lizenzreglement NSK für Lizenzinhaber NAT).
- Ausländische Bewerber und Fahrer nur mit Internationaler Lizenz und entsprechende schriftliche Bewilligung der ASN.

e) Gemischte Prüfungen NAT - (REG) - LOC

Wenn eine LOCale Prüfung ganz oder teilweise am gleichen Tag wie eine, zu einer oder mehreren von der NSK anerkannten Meisterschaften (Serien, Cups, usw.) zählenden Prüfung von höherem Status NAT und/oder REG ausgetragen wird, dürfen keine Teilnahmeeinschränkungen (Art. 10.2 des Standardreglements) für die Prüfungen von höherem Status NAT und/oder REG auferlegt werden.

Im Falle einer solchen gemischten Veranstaltung müssen ferner die zu einer oder mehreren von der NSK anerkannten Meisterschaften (Serien, Cups, usw.) zählenden Prüfungen von höherem Status NAT und/oder REG absolute Priorität geniessen. Insbesondere dürfen solche Meisterschaftsläufe nicht zum Programmschluss vorgesehen werden und als «Puffer» für das Auffangen möglicher Zwischenfälle und Verspätungen gebraucht werden.

Wenn im Rahmen der gleichen Veranstaltung eine Prüfung des Status REG oder NAT parallel zu einer LOC-Prüfung ausgetragen wird, muss für die Letztgenannte die Teilnahme auf die alleinigen Fahrzeuge der Kategorien LOC beschränkt sein.

c) NATIONAL

Epreuves: Tous types d'épreuves.

Qualification éventuelle pour des Championnats (=NAT+), Trophées (=NAT+) ou Coupes nationaux (incl. Coupes de Marques et autres distinctions reconnues par la CSN).

Véhicules: Tous les groupes de véhicules conformes aux dispositions de la CSN resp. de l'Annexe J FIA, sans limitation de cylindrée

Participants:

- Licence ASS des degrés «NAT» et «INT» – licence ASS de degré REG en slalom seulement – (avec restriction de véhicules selon règlement CSN pour les titulaires de licences NAT resp. REG).
- Les citoyens suisses avec licence étrangère (Art. 9.4 ISG) ainsi que les concurrents/conducteurs étrangers avec licence NAT/INT (seult pour épreuves NPEA = NI/NI+) peuvent également être admis dans le respect des dispositions FIA, sans autorisation écrite de l'ASN.

d) INTERNATIONAL

Epreuves: Tous types d'épreuves.

Qualification éventuelle pour des Championnats et Trophées internationaux FIA (=INT+) et nationaux (incl. Coupes de Marques et autres distinctions reconnues par la CSN)

Véhicules: Tous les groupes de véhicules conformes aux dispositions de la CSN resp. de l'Annexe J FIA, sans limitation de cylindrée.

Participants:

- Licence ASS des degrés «NAT» et «INT» (avec restriction de véhicules selon règlement CSN pour les titulaires de licences NAT).
- Concurrents et conducteurs étrangers seulement avec licence internationale et autorisation écrite correspondante de l'ASN.

e) Epreuves mixtes NAT - (REG) - LOC

Lorsque tout ou partie d'une épreuve LOCale se déroule le même jour qu'une épreuve de statut supérieur NAT et/ou REG comptant pour un ou plusieurs championnats (séries, coupes, etc.) reconnus par la CSN, aucune restriction de participation (Art. 10.2 du Règlement Standard) ne peut être imposée pour les épreuves de statut supérieur NAT et/ou REG.

En outre, dans le cas d'une telle épreuve mixte, la/les épreuve(s) de statut supérieur NAT/REG comptant pour un ou plusieurs championnats (séries, coupes, etc.) reconnus par la CSN doivent jouir d'une absolue priorité. En particulier, de telles manches de championnats ne peuvent pas être mises en fin de programme et servir de «tampon» pour permettre d'absorber les incidents et retards éventuels.

Lorsque, dans le cadre de la même manifestation, une épreuve de statut REG ou NAT est disputée parallèlement à une épreuve LOC, la participation à cette dernière doit être réservée aux seuls véhicules des Catégories LOC.

ART. 9 ERNENNUNG DER OFFIZIELLEN

Für jeden Wettbewerb, welcher der NSK unterstellt ist und gemäss den Bestimmungen von Art. 11.1 uff ISG/NSR, bezeichnet und ernennet sie in der Regel mindestens die folgenden Offiziellen:

- Internationale Veranstaltung oder Nationale Meisterschaftsveranstaltung:** Zwei Sportkommissare, die Technischen Kommissare, wenn nötig ein Supervisor für die Zeitnahme. Ein Sportkommissar, Inhaber einer gültigen Sportkommissarslizenz, mind. SK-R, wird durch den Veranstalter vorgeschlagen und der NSK zur Genehmigung unterbreitet. Die Jury setzt sich aus den Sportkommissaren zusammen und ihr Präsident wird von der NSK bezeichnet.
- Nationale Veranstaltung:** Ein Sportkommissar und der/die Technische(n) Kommissar(e). Zwei Sportkommissare, Inhaber einer gültigen Sportkommissarslizenz, wovon einer mind. SK-N und der andere mind. SK-R, werden durch den Veranstalter vorgeschlagen und der NSK zur Genehmigung unterbreitet. Die Jury setzt sich aus den Sportkommissaren zusammen, wobei ihr Präsident von der NSK bezeichnet wird.
- Regionale Veranstaltung:** Der/Die Technische(n) Kommissar(e). Drei Sportkommissare, Inhaber einer gültigen Sportkommissarslizenz, wovon einer mind. SK-N und zwei mind. SK-R, werden durch den Veranstalter vorgeschlagen und der NSK zur Genehmigung unterbreitet. Die Jury setzt sich aus den Sportkommissaren zusammen.
- Locale Veranstaltung:** Ein Sportkommissar, Inhaber einer gültigen Sportkommissarslizenz mind. SK-R, sowie ein Technischer Kommissar bzw. qualifizierter Technischer Abnahmekommissar mit entsprechender ASS-Lizenz, als Chef der Wagenabnahme, werden durch den Veranstalter vorgeschlagen und der NSK zur Genehmigung unterbreitet. In der Jury handelt der Sportkommissar als Einzelrichter; er kann den Chef der Wagenabnahme und den Rennleiter zur Beratung beziehen.
- Ausländische Offizielle:** Für nationale und internationale Veranstaltungen kann der Veranstalter die Anwesenheit ausländischer Sportkommissare und/oder Technischer Kommissare vorsehen, allerdings nur mit Einwilligung der NSK und unter folgenden Bedingungen:
 - Die Mehrheit der Jury muss aus Inhabern von Sportkommissarslizenzen der ASS bestehen.
 - Es dürfen nicht mehr als zwei ausländische Sportkommissare eingesetzt werden.
 - Die Funktion des Chefs der Technischen Kommissare wird einem von der NSK bezeichneten Offiziellen übertragen.
- Observer der NSK:** Die NSK behält sich das Recht vor, einen Observer für die im nationalen Sportkalender aufgeführten Veranstaltungen zu bezeichnen, insbesondere wenn kein Sportkommissar zu dieser Prüfung von ihr delegiert wird.

ART. 9 NOMINATION DES OFFICIELS

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

- Epreuve internationale ou épreuve nationale de Championnat:** Deux Commissaires Sportifs, les Commissaires Techniques, au besoin un Superviseur pour le chronométrage. Un Commissaire Sportif, titulaire d'une licence de «Commissaire Sportif», de degré min. CS-R, en cours de validité, sera proposé par l'organisateur et soumis à la ratification de la CSN. Le Jury sera composé des Commissaires Sportifs et son président sera désigné par la CSN.
- Epreuves nationales:** Un Commissaire Sportif et le/les Commissaire(s) Technique(s). Deux Commissaires Sportifs, titulaires d'une licence de «Commissaire Sportif», un de degré min. CS-N et l'autre de degré min. CS-R, en cours de validité, seront proposés par l'organisateur et soumis à la ratification de la CSN. Le Jury sera composé des Commissaires Sportifs, son président étant désigné par la CSN.
- Epreuves régionales:** Le/Les Commissaire(s) Technique(s). Trois Commissaires Sportifs, titulaires d'une licence de «Commissaire Sportif», un de degré min. CS-N et deux de degré min. CS-R, en cours de validité, seront proposés par l'organisateur et soumis à la ratification de la CSN. Le Jury sera composé des Commissaires Sportifs.
- Epreuves locales:** Un Commissaire Sportif, titulaire d'une licence de «Commissaire Sportif» de degré min. CS-R en cours de validité, ainsi qu'un Commissaire Technique resp. Commissaire Vérificateur Technique qualifié avec licence ASS correspondante, comme Chef du contrôle technique, seront proposés par l'organisateur et soumis à la ratification de la CSN. Au Jury, le Commissaire Sportif agit en tant que juge unique; il peut s'adjoindre le Chef du contrôle technique et le Directeur de course comme conseillers.
- Officiels étrangers:** Pour les épreuves nationales et internationales, l'organisateur peut prévoir la présence de Commissaires Sportifs et/ou de Commissaires Techniques étrangers, ce sous réserve de leur approbation par la CSN et en application des dispositions suivantes:
 - La majorité du Jury doit être constituée par des Commissaires Sportifs titulaires de licences ASS.
 - Le nombre de Commissaires Sportifs étrangers n'excèdera jamais deux.
 - La fonction de Chef Commissaire Technique sera confiée à un officiel désigné par la CSN.
- Observateurs de la CSN:** La CSN se réserve le droit de désigner un Observateur pour les épreuves figurant au calendrier sportif national, en particulier lorsqu'elle ne délègue aucun Commissaire Sportif pour ladite épreuve.

ART. 10 CO-ORGANISATION EINER AULÄNDISCHEN PRÜFUNG

- Die Schweizer Co-Organisation muss offiziell in der Ausschreibung figurieren und zwar in folgender Form: «Die Veranstaltung ist organisiert durch in direkter Zusammenarbeit mit»
- Die Schweizer Co-Organisation im Rahmen der Veranstaltung muss effektiv sein und der Schweizer Organisator muss mindestens durch einen von ihm bezeichneten Vize-Rennleiter, der in der Ausschreibung erwähnt wird, in der Rennleitung vertreten sein.
- Die Schweizer Co-Organisation muss die gesamte Administration für Schweizer Fahrer und Serien führen und sicherstellen.
- Der/Die von der NSK der ASS bezeichnete(n) Sportkommissar(e) (1 oder 2 wenn das Gremium aus mehr als 3 Personen besteht) muss(müssen) offiziell in der Ausschreibung bzw. im Programm figurieren und für die Schweizerläufe Mitglied des Gremiums der Sportkommissare mit Stimmberechtigung sein.
- Die NSK der ASS kann einen oder mehrere Technische(n) Kommissar(e) bezeichnen, welche(r) offiziell in der Ausschreibung bzw. im Programm erwähnt und Mitglied des Gremiums der Technischen Kommissare sein muss.
- Der Schweizer Co-Organisator hat eine schriftliche Bestätigung des Hauptveranstalters bei der NSK einzureichen, dass der Wettbewerb effektiv im Sportkalender der verantwortlichen ASN als nationale Veranstaltung mit Status NPEA oder im Kalender der FIA als internationale Veranstaltung eingetragen wurde.

ART. 11 ALKOHOL

Alkohol (Ethanol) ist im Automobil- und Kartrennsport im Wettkampf verboten. Der Nachweis erfolgt durch Atem- und/oder Blutanalyse. Der Grenzwert, ab dem ein Verstoß vorliegt, entspricht einer Blutalkoholkonzentration von 0.10 g/l.

ART. 10 CO-ORGANISATION D'UNE EPREUVE ETRANGERE

- La co-organisation suisse doit officiellement figurer à l'art. 1 du règlement de l'épreuve sous la forme suivante: «L'épreuve est organisée par en collaboration avec»
- La co-organisation suisse dans le cadre de l'épreuve doit être effective et l'organisateur suisse doit au minimum être représenté à la Direction de course par un vice-directeur de course officiel, désigné par lui et figurant au règlement particulier.
- La co-organisation suisse doit prendre en charge et assurer la totalité de l'administration pour les pilotes et Séries suisses.
- Le/Les Commissaire(s) Sportif(s) désigné(s) par la CSN de l'ASS (1 ou 2 si le collège est composé de plus de 3 personnes) doi(ven)t figurer officiellement au règlement, resp. au programme de l'épreuve et, pour les manches suisses, faire partie du collège des Commissaires Sportifs avec voix délibérative.
- La CSN de l'ASS peut désigner un ou plusieurs Commissaire(s) Technique(s) qui doi(ven)t figurer officiellement au règlement, resp. au programme de l'épreuve et faire partie des Commissaires Techniques officiels.
- Le co-organisateur suisse doit transmettre à la CSN une confirmation écrite de l'organisateur principal que la manifestation a effectivement été inscrite au calendrier sportif de l'ASN responsable en tant qu'épreuve nationale au statut NPEA ou au calendrier de la FIA en tant qu'épreuve internationale.

ART. 11 ALCOOL

L'alcool (éthanol) est interdit en compétition dans le Sport Automobile et Karting. La détection sera effectuée par éthylométrie et/ou analyse sanguine. Le seuil de violation est équivalent à une concentration sanguine d'alcool de 0.10 g/l.

VIII – B STARTVORSCHRIFTEN / PRESCRIPTIONS DE DÉPART

Bei Bergrennen, Slaloms

ART. 1 STARTLINIE

Die Startlinie wird durch den Strahl der Photozelle der elektrischen Zeitmessung gebildet.

Einen Meter vor dem Strahl der Photozelle ist parallel zum Strahl ein weisser, 2 cm breiter Strich über die Strasse zu ziehen.

ART. 2 AUFSTELLUNG DER WAGEN

Jeder startende Wagen muss derart aufgestellt werden, dass das vordere Karosserie-Ende auf der Höhe der weissen Linie zu stehen kommt, die 1 m vor den Photozellen auf der Fahrbahn markiert ist.

ART. 3 STARTBEFEHL

Jeder Wagen registriert durch Durchfahren des Strahls der Photozelle seine genaue Startzeit selbst. Dem Fahrer wird daher der Start nicht in Sekunden vorgezählt.

Einzig folgende Startbefehle dürfen gegeben werden:

1½ Minuten vor dem Start:	«1½ Minuten»
1 Minute vor dem Start:	«1 Minute»
30 Sekunden vor dem Start:	«30 Sekunden»
Im Startmoment:	«Sie können fahren»

ART. 4 FEHLSTART

Stellt einem Fahrer der Motor ab, nachdem er bereits die Kontakteinrichtung berührt und die Startzeit gestoppt hat, so ist er als gestartet zu betrachten. Es ist strikte verboten, in diesem Fall einen zweiten Start zu gestatten. Stellt einem Fahrer im Moment des Startbefehls «Sie können fahren» und vor der Berührung der Kontakteinrichtung der Motor ab, so soll ihm Gelegenheit gegeben werden, den Motor wieder in Gang zu bringen. Gelingt ihm dies, so ist einzig der Startbefehl «Sie können fahren» zu wiederholen.

Hat der Fahrer jedoch vorerst noch einen Defekt zu beheben, so ist der nachfolgende Wagen an den Start zu rufen und zu starten. Kann der erste Fahrer den Defekt seines Wagens innert nützlicher Frist beheben und sich dem Starter noch während der Startzeit, der seinem Wagen entsprechenden Wagengruppe zum Start stellen, so ist ihm der Start zu erlauben. Kommt der Fahrer jedoch erst wieder an den Start, wenn bereits schon Wagen der nachfolgenden Wagengruppe gestartet sind, so darf der betreffende Fahrer nicht mehr gestartet werden.

ART. 5 ANLASSEN

Für Bergrennen und Slaloms ist für alle Wagen das Anlassen der Motoren durch Anschieben oder durch Verwendung von Hilfsbatterien gestattet. Durch das Anschieben der Fahrzeuge darf der Ablauf in der Startaufstellung nicht beeinträchtigt werden.

Die vollständige Anlassvorrichtung muss in jedem Fall im Fahrzeug montiert und funktionstüchtig bleiben (Ausnahme: Gruppe E).

Courses de côte, slaloms

ART. 1 LIGNE DE DÉPART

La ligne de départ sera marquée par le rayon de la cellule photoélectrique. Un trait blanc de 2 cm de large sera tiré 1 mètre devant le rayon de la cellule photoélectrique et parallèlement à celui-ci.

ART. 2 EMBLACEMENT DES VOITURES

Chaque voiture en position de départ doit avoir l'extrémité avant de la carrosserie à la hauteur du trait blanc tracé sur la route 1 m devant les cellules de chronométrage.

ART. 3 ORDRE DE DÉPART

Chaque voiture, en franchissant le rayon de la cellule photoélectrique, enregistre elle-même le temps exact de son départ. De ce fait, celui-ci ne sera pas donné au conducteur par l'énumération préalable des secondes.

Seuls les ordres de départ suivants pourront être donnés:

1½ minutes avant le départ	«1½ minutes»
1 minute avant le départ:	«1 minute»
30 secondes avant le départ:	«30 secondes»
Au moment du départ:	«Vous pouvez partir»

ART. 4 DÉPART MANQUÉ

Si, au départ, le moteur cale alors que la voiture a déjà touché l'installation de contact et déclenché ainsi le temps de départ, le conducteur est considéré comme ayant pris le départ. Dans ce cas, il est strictement interdit d'autoriser un second départ. Si à l'ordre de départ «Vous pouvez partir» et avant même que l'installation de contact soit touchée, il arrive à un coureur que son moteur s'arrête, l'occasion doit lui être donnée de le remettre en marche. Cela lui réussit-il, seul l'ordre de départ «Vous pouvez partir» est à renouveler. Si le coureur doit auparavant réparer une défectuosité survenue à sa voiture, le coureur suivant sera appelé en ligne et prendra le départ. Dans le cas où le premier coureur a réussi à réparer sa voiture de telle sorte qu'il puisse encore la présenter au départ dans le temps réservé aux voitures de son groupe, un nouveau départ lui sera accordé. En revanche, si des voitures du groupe suivant ont déjà pris le départ lorsque le coureur se représente, un nouveau départ ne peut plus lui être accordé.

ART. 5 MISE EN MARCHÉ

Pour les courses de côte et les slaloms, il est autorisé de pousser les véhicules pour la mise en marche ou d'utiliser une source d'énergie auxiliaire. Le fait de pousser le véhicule ne doit en aucun cas gêner le déroulement du départ.

Le dispositif de mise en marche automatique doit en tous cas être monté dans la voiture dans son intégralité et être utilisable en tous temps (exception: groupe E).