

Text Neu / nouveau
~~Text~~ wird gestrichen / est supprimer

Reglementsanpassungen / Adaptation de règlement 2007

2.5 Homologation

Offizielle Bestätigung der CIK/FIA oder des ASN, dass ein Fahrgestell, Motor, Reifen oder Zubehörteil in einer ausreichenden Stückzahl hergestellt wurde, um in einer Klasse oder Kategorie eingestuft zu werden. ~~Für alle noch gültigen Motor-Homologationen zwischen dem 1.1.1998 und dem 31.12.1999 ist auch die Bezeichnung FMK gültig.~~

2.5 Homologation

Confirmation officielle de la CIK-FIA ou de l'ASN qu'un châssis, un moteur, des pneumatiques ou des accessoires ont été fabriqués en nombre suffisant pour être admis dans une classe ou catégorie. ~~Pour toutes les homologations moteurs encore valables établies entre le 1.1.98 et 31.12.99, l'abréviation FMK reste valable.~~

5.1 Veranstaltungen

Es gelten folgende Kalendergebühren:

INT+ Veranstaltungen (mit Meisterschaftsstatus CIK)	CHF 1000.- *
INT Veranstaltungen	CHF 1000.- *
NAT+ Veranstaltungen (mit Meisterschaftsstatus ASN)	CHF 500.- ***
NAT Veranstaltung mit Int. Beteiligung (NGAB/NI)	300.- ***
NAT Veranstaltungen	CHF 300.- ***
INTERCLUB-Rennen	CHF 200.- *
CLUB-Rennen	CHF 150.- **

* Die Gebühren verstehen sich pro Veranstaltung

** Die Gebühren verstehen sich pro teilnehmenden Club für die gesamte Saison.

*** Zusätzlich zur Gebühr wird der **CIK-FIA** Kalendereintrag **NGATENPEA/NI** verrechnet.

Nicht inbegriffen sind allfällige Territoriumsgebühren bei Veranstaltungen in anderen Ländern, welche die Genehmigung der ausländischen ASN benötigen. ~~sowie ggf. CIK/FIA Kalendergebühren.~~

5.1 Manifestations

Les droits ~~de calendrier~~ **d'organisation** suivants sont applicables:

Epreuves INT + (avec statut de Championnat CIK)	CHF 1000.- *
Epreuves INT	CHF 1000.- *
Epreuves NAT + (statut de Championnat ASN)	CHF 500.- ***
Epreuves NAT avec participation internationale (NGAB/NI)	300.- ***
Epreuves NAT	CHF 300.- ***
Epreuves INTERCLUB	CHF 200.- *
Epreuves de CLUB	CHF 150.- **

* Les droits s'entendent par épreuve.

** Les droits s'entendent par Club participant pour toute la saison.

*** En plus des frais, sera facturée l'inscription **CIK-FIA** au calendrier ~~NAT~~ **ENPEA/NI**. ~~ou NPEA...~~ ~~ainsi que les éventuels droits de calendrier CIK/FIA.~~

Ne sont pas compris les droits territoriaux éventuels applicables à des épreuves à l'étranger nécessitant l'autorisation de l'ASN du pays considéré. ~~ainsi que les éventuels droits de calendrier CIK/FIA.~~

5.2 Lizenzen inklusive Schweizer Kartsport Jahrbuch (SKJ)

~

c) Fahrer-/Bewerberlizenz «**NAT**ional» Stufe «D»

Mini+Supermini	CHF	230.-
Stufe «C Junior»	CHF	260.-
Stufe «C Electro»	Fr.	160.-
Stufe «B»	CHF	310.-
Stufe «A»	CHF	310.-

~

~~h) Lizenzduplikat (nur mit begründetem Antrag)~~ Fr. 50.-

h) Lizenzduplikat (nur mit begründetem Antrag) CHF 55.-

5.2 Licences y compris Annuaire Karting Suisse (AKS)

~

c) Licence de pilote/concurrent «**NAT**ional» Degré «D»

Mini+Supermini	CHF.	230.-
Degré «C Junior»	CHF.	260.-
Degré «C Electro»	Fr.	160.-
Degré «B»	CHF	310.-
Degré «A»	CHF	310.-

~

~~h) Duplicata de licence (fournir un justificatif)~~ Fr. 50.-

h) Duplicata de licence (fournir un justificatif) CHF 55.-

5.3 Diverse Gebühren

Protestgebühr	CHF	450.-
Rekurs-/Berufungskautiön [vgl. Art. 18.10b]	CHF	4'500.-
Kostenvorschuss für technische Kontrolle des Motors	CHF	1'000.-
Parteienentschädigung bei Materialkontrolle	CHF	250.-
Schweizer Kartsport Jahrbuch (SKJ)	CHF	25.-
Internationales Kartsport Jahrbuch (CIK/FIA)	ca. CHF	50.-

Streckenabnahmen und/oder -Kontrollen

~~Temporäre Strecken Grundabnahme/-homologation~~ Fr. 200.-

Temporäre Strecken Grundabnahme/-homologation CHF 400.-

Permanente Strecken (*) Grundabnahme/-homologation

CHF 700.-

Erneuerung

CHF 700.-

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

5.3 Taxes diverses

Caution de réclamation	CHF	450.-
Caution de recours / d'appel [voir Art. 18.10b]	CHF	4'500.-
Avance de frais pour contrôle technique du moteur	CHF	1'000.-
Indemnité de partie lors de contrôle de matériel	CHF	250.-
Annuaire Karting Suisse (AKS)	CHF	25.-
Annuaire International de Karting (CIK/FIA)	env. CHF	50.-

Homologation et/ou contrôle de piste

~~Piste temporaire Contrôle/homologation de base~~ Fr. 200.-

Piste temporaire Contrôle/homologation de base CHF 400.-

Renouvellement CHF 100.-

Piste permanente (*) Contrôle/homologation CHF 700.-

Renouvellement CHF 700.-

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

11.6 Lizenz, NATIONAL B

Jeder Fahrer kann ab dem Kalenderjahr seines 15. Geburtstages eine Lizenz NATIONAL -B beantragen. Die Lizenz NATIONAL-B berechtigt zur Teilnahme in den Kategorien ~~A-160 /ICA /ICC~~ Swiss Cup 100 / KF2 / KZ2

Er muss in den vergangenen 2 Jahren mindestens 2 Klassierungen mit einer Lizenz Club C oder Junior vorweisen können.

11.6 Licence NATIONAL B

Chaque pilote à partir de l'année de ses 15 ans peut obtenir une licence NATIONAL B.

La licence NATIONAL B autorise la participation dans les catégories ~~A-160 /ICA /ICC~~ Swiss Cup 100 / KF2 / KZ2

Il doit attester avoir été classé 2 fois durant les 2 années écoulées, alors qu'il était au bénéfice d'une licence Club C ou Junior.

~~11.7 NATIONAL C (Electro)~~

~~Jeder Fahrer, der in den vergangenen 2 Jahren mindestens 2 Klassierungen mit einer Lizenz Club C oder Junior vorweisen kann, ist berechtigt, ab dem Kalenderjahr seines 15. Geburtstages eine Lizenz National C (Electro) zu beantragen.~~

11.7 Vakant

~~11.7 Licence NATIONAL C (Electro)~~

~~Chaque pilote qui peut attester avoir été classé au minimum 2 fois durant les 2 années écoulées, alors qu'il était au bénéfice d'une licence Club C ou Junior, peut obtenir dans l'année de ses 15 ans, une licence NATIONAL C (Electro).~~

11.7 Vacant

11.8 NATIONAL C Junior / KF3

Jeder Fahrer, der in den vergangenen 2 Jahren mindestens 2 Klassierungen mit einer Lizenz Club C Junior oder 4 Klassierungen mit einer Lizenz Nat D Supermini vorweisen kann, ist berechtigt, ab dem Kalenderjahr seines 13. Geburtstages eine Lizenz National C Junior / KF3 zu beantragen. Sie berechtigt zur Teilnahme in der Kategorie „Junior“ und KF3. Sie kann nicht über das Kalenderjahr des 15. Geburtstages hinaus erneuert werden.

11.8 Licence NATIONAL C Junior / KF3

Chaque pilote qui peut attester avoir été classé au minimum 2 fois durant les 2 années écoulées, alors qu'il était au bénéfice d'une licence Club C Junior / KF3 ou avoir été classé 4 fois avec une licence NATIONAL D Supermini, peut obtenir dans l'année de ses 13 ans, une licence NATIONAL C Junior. Elle autorise la participation en catégorie « Junior et KF3 ». Elle ne peut pas être renouvelée au-delà de l'année du 15ème anniversaire.

11.12 Lizenz CLUB

Jedermann kann ohne Vorqualifikation wie folgt eine Club-Lizenz beantragen:

- 8-10 jährig: Club D Mini (Ausnahme siehe Artikel 11.10)
- 10-13 jährig: Club D Supermini
- 13-15 jährig: Club C Junior ~~(inklusive Elektro)~~ / KF3
- ab 15 jährig: Club C

Die Lizenzen berechtigen zur Teilnahme an Club und Interclubrennen ~~sowie an Nationalen Rennen ohne Meisterschaftsstatus~~, welche von den entsprechenden Clubs durchgeführt werden.

Die Lizenzen berechtigen nur zur Teilnahme mit Material der entsprechenden Kategorie.

11.12 Licence CLUB

Chaque pilote peut obtenir une licence de club sans qualification particulière de la façon suivante

- a) de 8 à 10 ans : Club D Mini (exception voir art. 11.10)
- b) de 10 à 13 ans : Club D Supermini
- c) de 13 à 15 ans : Club C Junior (~~inclus ELECTRO~~ /KF3)
- d) dès 15 ans : Club C

Les licences autorisent la participation aux épreuves Club et Interclub, ~~ainsi qu'aux épreuves NATIONALS hors championnat~~ organisé par le club correspondant à la licence.

Les licences autorisent uniquement l'utilisation du matériel prévue par la catégorie correspondante.

11.14 INTERNATIONALE LIZENZEN

~

– Die Lizenz **INTERNATIONAL C (Senior)** kann jedem Fahrer ab dem 15. Geburtstag ausgestellt werden. Fahrer unter 15 Jahren, die in der ersten Jahreshälfte ihren 15. Geburtstag erreichen, können ebenfalls eine International C Lizenz beantragen. Die Int. C Lizenz berechtigt zur Teilnahme in den Kategorien ~~A-160, ICA, ICC~~ **Swiss Cup 100 / KF2 / KZ2** sowie in den Kategorien 125ccm und 250ccm ohne Getriebe bzw. ab dem Datum des 18. Geburtstages zusätzlich zur Teilnahme in der Kategorie ICE und Superkart.

Der Gesuchsteller muss vorgängig mindestens 4 Klassemente mit Lizenz Nat D Supermini / Nat C Junior in den letzten zwei Jahren erzielt haben.

11.14 Licence International

~

– La licence **Internationale C (Senior)** peut être attribuée à tout pilote dès la date de son 15ème anniversaire. Les pilotes de moins de 15 ans peuvent également accéder à la licence Internationale C s'ils atteignent leur 15ème anniversaire au cours du premier semestre de l'année. La licence Int. C autorise la participation dans les catégories ~~A-160, ICA, ICC~~ **Swiss Cup 100 / KF2 / KZ2** ainsi que dans les catégories 125cm³ et 250cm³ sans boîte de vitesses, resp. dès la date du 18ème anniversaire également en catégorie ICE et Superkart. Le demandeur doit préalablement avoir obtenu au moins 4 classements avec la licence NATIONAL D Supermini / NATIONAL C Junior).

12.1 Einschreibungen von Veranstaltungen

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

12.1 Inscription

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

12.2 Versicherungen

b) Für Wettbewerbe, welche im Ausland stattfinden, muss die Deckung der Haftpflichtversicherung den Mindestanforderungen der ASN des betreffenden Landes entsprechen. (~~Vgl. Art 12.5~~)

12.2 Assurances

b) ...aux exigences de l'ASN du pays en question. (~~Voir Art. 12.5~~)

12.5 C Haftungsverzicht

~

Die Veranstalter-Haftpflichtversicherung muss eine Deckung von mindestens ~~zwei~~ drei Millionen Franken pro Ereignis vorsehen. (Empfohlen werden fünf Millionen) (Vgl. Art 12.2) Die Veranstaltungen dürfen erst nach der Bezahlung der Einschreibgebühr und Erhalt der schriftlichen Bewilligung des ASN ausgetragen werden.

12.5 C Renoncement à la responsabilité

~

L'assurance responsabilité civile de l'organisateur doit prévoir une couverture minimum de CHF ~~5'000'000.-~~ 3'000'000.- par sinistre. CHF 5'000'000.- millions sont recommandés. (Voir Art. 12.2) Les manifestations ...

13.2.3 Ausrüstung des Fahrers

Alle eingeschriebenen Fahrer sind verpflichtet ihre komplette Ausrüstung vorzuzeigen (Helm, Handschuhe, Lederkombi oder CIK/FIA registriertes Kombi, Schuhe). (Vgl. Art 15.2)

13.2.3 Equipement du pilote

Tous les pilotes inscrits sont tenus de présenter leur équipement complet (casque, gants, combinaison cuir ou homologuée CIK/FIA, souliers). (voir Art. 15.2)

13.2.4 Technische Registrierung

~

Anlässlich der Schweizer Meisterschaft müssen die Slicks nach der Verteilung im Parc-fermé montiert und dort deponiert werden. Zur Montage der Pneus, dürfen keine externen Pumpen sowie Druckflaschen in den Parc Fermé hineingebracht werden. Es sind die vom Organisator bereitgestellten Luftpumpen zu verwenden. Bei Registrierung ~

13.2.4 Enregistrement technique

~

Pour le Championnat Suisse, les slicks doivent être montés en parc fermé et y être déposés. Au montage des pneumatiques, il est strictement interdit d'introduire des pompes ou bonbonnes sous pression dans le parc fermé. On utilisera le matériel de gonflage fourni par l'organisateur. Lors de l'inscription ~

13.6 Zeittraining

Das Zeittraining erfolgt gruppenweise getrennt nach Kategorien. Die Dauer des Zeittrainings beträgt ~~4 Minuten~~ 8 Minuten pro Gruppe. Es werden verschiedene Gruppen ausgelost. Als Kriterien können gerade/ungerade Startnummern oder Gliederung nach Höhe der Startnummer gewählt werden. Jede Gruppe soll möglichst gleich viele Teilnehmer aufweisen, im Maximum gilt jedoch ~~die Hälfte der~~ die Zahl der Streckenzulassungen. ~

13.6 Essais chronométrés

Les essais chronométrés s'effectuent par groupe et par catégorie. La durée des essais chronométrés est de ~~4 minutes~~ 8 minutes par groupe.

~

Dans la mesure du possible, ils devraient compter le même nombre de pilotes, mais au maximum ~~la moitié des pilotes~~ le nombre admis admit sur le circuit. ~

13.9 Startprozedere

Es gelten folgende Regelungen:

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

a) Karts ohne Kupplung: Fliegender Start

b) Kategorie Mini/SuperMini/Junioren: Karts mit Kupplung: Rollender Start

c) ~~ICC~~ Kart mit Schaltgetriebe: ~~s~~ Stehender Start

13.9 Procédures de départ

Les dispositions en vigueur sont les suivantes:

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

- a) Karting sans embrayage: Départ lancé
- b) ~~Départs catégories Mini/ SuperMini/ Junior:~~ Karting avec embrayage: Départ roulant
- c) Kart ~~ICC~~ avec boîte à vitesses: ~~e~~ Départ arrêté

13.9.1 Fliegender Start

~

d) Start

Das Feld muss sich so sammeln, dass sich ein kompaktes Feld dem Startbereich nähert und der Rennleiter/Starter den Start freigeben kann. Fahrer, welche durch Ihr Verhalten diesen Vorgang stören, werden vom Rennleiter/Starter bestraft (Penalty) (10 Sekunden-Strafe). Im Wiederholungsfall können sie vom Rennen ausgeschlossen werden. Die Fahrer in der ersten Reihe sind bis zum Beschleunigungsbereich für ein gemässiges Tempo verantwortlich. Das Überholverbot ist ab dem Startsignal aufgehoben. Fahrer, welche in der Einführungsrunde überholt haben, um sich einen Vorteil zu verschaffen ~~werden~~ erhalten eine 10 Sekunden-Strafe ~~wie folgt bestraft.~~

~~Penalty von 3 Punkten plus zusätzlich 1 Punkt pro überholten Fahrer.~~

13.9.1 Départ lancé

...

d) Départ

~

Les pilotes qui perturbent ce déroulement seront pénalisés (penalty) (10 secondes) ~

~

Les pilotes qui dépassent dans le tour de formation afin d'obtenir un avantage seront pénalisés de 10 secondes. ~~Comme suit: penalty de 3 points plus 1 point par pilote dépassé.~~

13.9.4 Rollender Start

~

d) Start

Das Feld muss sich so sammeln, dass sich ein kompaktes Feld im Schritttempo dem Startbereich nähert. Fahrer welche durch Ihr Verhalten diesen Vorgang stören, werden vom Rennleiter/Starter bestraft (Penalty) (10 Sekunden-Strafe). Im Wiederholungsfall können sie vom Start ausgeschlossen werden. Die Fahrer in der ersten Reihe sind bis zum Beschleunigungsbereich für ein gemässiges Tempo verantwortlich. ~~Das Überholverbot ist ab dem Startsignal aufgehoben.~~ Fahrer, welche in der Einführungsrunde überholt haben um sich einen Vorteil zu verschaffen, ~~werden~~ erhalten eine 10 Sekunden-Strafe ~~wie folgt bestraft.~~

~~Penalty von 3 Punkten plus zusätzlich 1 Punkt pro überholten Fahrer.~~

d) Départ

Le peloton doit se rassembler de façon à former un peloton compact qui s'approche de la zone de départ et qui permet au Directeur de course/ Starter de donner le départ. Les pilotes qui perturbent ce déroulement seront pénalisés (penalty) de 10 secondes par le Directeur de course/Starter. Les pilotes de la première ligne sont responsables jusqu'à la zone d'accélération pour une vitesse fluide.

~~L'interdiction de dépasser est supprimée une fois le signal de départ donné. L'interdiction de dépasser est annulée après le signal de départ.~~ Les pilotes qui dépassent dans le tour de formation afin d'obtenir un avantage seront pénalisés de 10 secondes. ~~comme suit:~~

~~Penalty de 3 points plus 1 point par pilote dépassé.~~

15.2 Ausrüstung der Fahrer

~

Die Schuhe müssen halbhoch sein und den Knöchel bedecken. Insbesondere für die Kategorien Puffo, Mini und Super Mini ist das Tragen einer Halskrause **sowie eines Rücken und Brustschutzes** obligatorisch. Allen anderen Fahrern wird einen Rücken und Brustschutz **sowie eine Halskrause** zu verwenden, empfohlen. **(Die Halskrause darf nicht abgeändert werden).**

Es sind nur **SCHUTZHELM**e zu verwenden, welche die national oder international anerkannten Normen entsprechen **(Tabelle: bitte umblättern)**.

Die entsprechende Etikette muss vorhanden sein.

15.2 Equipement des pilotes

~

Les chaussures doivent être montantes et couvrir les chevilles. En particulier pour les catégories Puffo, Mini et Supermini, il est obligatoire de porter une minerve **ainsi qu'une protection du dos et de la poitrine**. Pour tous les pilotes, il est recommandé l'utilisation supplémentaire d'une protection de la poitrine et du dos **ainsi qu'une minerve. (La minerve ne doit en aucun cas être modifiée)**.

Seuls peuvent être portés les **CASQUES** ayant été testés selon les normes reconnues sur le plan national ou international **(tablette: tourner la page)**. L'étiquette correspondante doit être présente.

15.4 Einschreibung zur Schweizer Meisterschaft

Jeder Teilnehmende an der Schweizer Meisterschaft muss sich spätestens 10 Tage vor dem ersten Rennen, das er zu fahren beabsichtigt, offiziell einschreiben. Das Wechseln der Kategorie ist nur einmal pro Jahr möglich und das nur in eine höher gestellte Kategorie. Das Einschreibeformular kann bei Auto Sport Schweiz GmbH gebührenfrei bezogen oder aus dem Internet unter www.autosport-ch.com/karting.htm [www.autosport-ch.com / Karting / Formulare](http://www.autosport-ch.com/Karting/Formulare) und (Formulare) ausgedruckt werden.

15.4 Inscription au Championnat Suisse

Chaque participant au Championnat Suisse doit s'inscrire officiellement au plus tard 10 jours avant la première épreuve à laquelle il envisage de participer. Le changement de catégorie n'est possible qu'une fois par année et ceci uniquement dans une catégorie supérieure. Le formulaire d'inscription peut être obtenu gratuitement auprès de Auto Sport Suisse Sàrl ou imprimé d'après le site Internet www.autosport-ch.com/karting.htm [www.autosport-ch.com / Karting / Formulaires](http://www.autosport-ch.com/Karting/Formulaires)

17.7 ~~Penalty~~ Zeitstrafe

~~Der Penalty~~ **Die Zeitstrafe** ist eine Bestrafung für ein Vergehen während eines Laufes. ~~Der Penalty~~ **Die Zeitstrafe** wird dem Fahrer mit einer weissen Tafel mit schwarzem P, verbunden mit der Startnummer, angezeigt. Diese Strafe hat endgültigen Charakter. [z.B. Art. 13.9.1]

~~Für ein~~ **Je nach der Schwere des Vergehens, Vergehen wird eine** ~~worden~~ **2, 4, oder 6 Strafpunkte** **10 Sekunden-Strafe** vergeben, welche zum ~~angemässigen~~ **zeitmässigen** Ergebnis des betreffenden Laufes addiert wird ~~werden~~.

Bei Vergehen gegen Art.13.9.1 und Art.13.9.2 werden ~~3 Strafpunkte plus zusätzlich 1 Punkt pro überholten Fahrer~~ **10 Sekunden** zum ~~angemässigen~~ **zeitmässigen** Ergebnis des betreffenden Laufes addiert werden. Im Wiederholungsfall kann der Fahrer vom Rennlauf oder ~~je nach schwere des Vergehens~~ **von der Veranstaltung ausgeschlossen werden.**

17.7 ~~Penalty~~ Pénalité de temps

~~Le penalty,~~ **La pénalité de temps** est une pénalisation pour une faute commise pendant une manche.

~~Le penalty,~~ **La pénalité de temps** est montré au pilote au moyen d'un panneau blanc avec un „P“ noir est le numéro de départ.

~~Suivant la gravité de la faute, 2, 4 ou 6 points de pénalité sont ajoutés au point de classement de la manche en question.~~ **Pour une faute, 10 secondes de pénalité seront données et ajoutées au temps effectué par le pilote de la manche en question.**

Lors d'infraction contre l'Art. 13.9.1 et l'Art. 13.9.2, ~~3 points de pénalité plus 1 point supplémentaire par pilote doublé sont ajouté au point de classement de la manche en question.~~

10 secondes de pénalité seront ajoutées au temps effectué par le pilote de la manche en question. En cas de récidive, le pilote peut être exclu de la manche ou lors de cas très grave, de la manifestation.

18. Proteste, Rekurswesen

18.1 Protestberechtigung

Zum Protest berechtigt ist nur der Fahrer bzw. Bewerber. Für Fahrer der Kat. Mini / Supermini und Junior KF3 kann der gesetzliche Vertreter die Funktion des Fahrers übernehmen. Kollektivproteste sind unzulässig. Die Kommissare der Sportkommission und der Technischen Kommission können immer von Amtes wegen eingreifen. Ihre Intervention unterliegt demselben Verfahren, jedoch ohne Stellung eines Kostenvorschuss.

18. Réclamations, procédure de recours

18.1 Droit de déposer une réclamation

Seul le pilote ou le concurrent a le droit de déposer une réclamation. Dans les catégories Mini, Supermini et Junior KF3, le représentant légal peut intervenir en lieu et place du pilote. Les réclamations collectives sont irrecevables. Les commissaires de la commission sportive et de la commission technique peuvent toujours agir d'office et leur intervention sera traitée selon la même procédure, mais sans dépôt de caution.

18.5 Vorladung und Verfahren

~

Im Falle einer Überprüfung kann allein der vom Protest betroffene Fahrer der Kontrolle beiwohnen. Für Fahrer der Kat. Mini/Supermini und Junior KF3 kann der gesetzliche Vertreter die Funktion des Fahrers übernehmen. Anstelle des Fahrers kann eine schriftlich bevollmächtigte Person den Fahrer vertreten. Zur Demontage kann der Fahrer einen Mechaniker beiziehen.

18.5 Convocation et procédure

~

En cas de contrôle, seul le pilote visé par la réclamation peut assister au contrôle. Dans les catégories Mini, Supermini et Junior KF3, le représentant légal du pilote peut intervenir. Le pilote peut se faire représenter par une tierce personne munie d'une procuration écrite. Seuls le pilote et un mécanicien sont autorisés à assister au démontage du véhicule.

19.2 Austragungsmodus Variante 1

~

19.2.1 Ablauf

- a) Freies Training
- b) Gruppenweises Zeittraining à ~~4 Minuten~~ 8 Minuten
- c) 2 Vorläufe à 14 - 16 km
(Mini/Supermini 8 - 10 km)
- d) 1 Finallauf à 20 - 22 km
(Mini/Supermini: 12 - 14 km).

19.2 Mode de déroulement (Variante 1)

~

19.2.1 Déroulement

- a) Essais libres
- b) Essais chronométrés de ~~4 minutes~~ 8 minutes par groupes
- c) 2 manches préliminaires de 14 - 16 km

(Mini/Supermini: 8 - 10 km)

d) 1 manche finale de 20 - 22 km

(Mini/Supermini: 12 - 14 km)

19.3 Austragungsmodus (Variante 2)

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

19.3.1 Ablauf

a) Freies Training

b) Gruppenweises Zeittraining à ~~4 Minuten~~ 8 Minuten.

2 Vorläufe getrennt nach Gruppen à 14 - 16 km

(Mini/Supermini: 2 Vorläufe getrennt nach Startfeldern à 8 -10 km).

c) 2 Vorläufe getrennt nach Gruppen (ohne SM-Punktevergabe)

d) Vor-Finallauf / Prefinal (Wertung 1) à 20 - 22 km

(Mini/Supermini: 12 - 14 km).

e) Final (Wertung 2) à 20 - 22 km

(Mini/Supermini: 12 - 14 km).

19.3 Mode de déroulement (Variante 2)

Pour la variante 2, le règlement suivant est applicable pour une journée de course:

19.3.1 Déroulement

a) Essais libres

b) Essais chronométrés de ~~4 minutes~~ 8 minutes par groupes

2 manches préliminaires séparées par groupe de 14 - 16 km

(Mini/Supermini: 2 manches préliminaires de 8 - 10 km)

c) 2 manches préliminaires séparées par groupe (sans attribution de points CS)

d) pré-finale (classement 1) de 20 - 22 km

(Mini/Supermini: 12 - 14 km)

e) finale (classement 2) de 20 - 22 km

(Mini/Supermini: 12 - 14 km)

19.4. Meisterschaftswertung

~

~~In den Vorläufen und Finals sind nur diejenigen Teilnehmer Meisterschaftspunktberechtigt, welche mindestens 60 % des Siegers des entsprechenden Laufes absolviert haben.~~ Von einer Veranstaltung ausgeschlossene Fahrer dürfen das/die entsprechenden Resultate nicht als Streichresultate rechnen.

19.4 Classement du Championnat

~

~~Dans les manches préliminaires et les finales, les participants obtenant des points pour le championnat, sont ceux ayant parcouru au minimum 60 % de la distance parcourue par le vainqueur de la manche en question.~~ Les résultats tracés d'un pilote ayant été exclu de toute la course ne seront pas comptabilisés comme résultat tracé.

20.4.5 Abmessungen / Gewicht

Radstand mindestens 101 cm, höchstens ~~127 cm~~ 107 cm

Spurweite mindestens 2/3 des Radstandes

Gesamtlänge höchstens 182 cm (ohne ~~Frontverschalung~~ Front und Heckstossstange)

Gesamtbreite höchstens 140 cm, ausser Junior KF3 = höchstens 136 cm

Höhe höchstens 65 cm ab Boden, ohne Sitz.

20.4.5 Dimensions / Poids

Empattement minimum 101 cm, maximum 127 cm 107 cm

Voie minimum 2/3 de l'empattement

Longueur maximum 182 cm (sans carénage frontal et protection des roues arrière)

Largeur maximum 140 cm, sauf Junior KF3 = maximum 136 cm

Hauteur maximum 65 cm depuis le sol, sans le siège

~~20.4.6 vakant~~

20.4.6 Ballast

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

~~20.4.6 Vacant~~

20.4.6 Lest

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

20.4.9 Bremsen

~~Sie müssen entsprechend ausgestattet sein und gleichzeitig mindestens auf die beiden Hinterräder wirken. Bei Hydraulischen Bremsen müssen vom Pedal zum Bremszylinder zwei unabhängig voneinander wirkende Verbindungen vorhanden sein.~~

Das Bremssystem darf ausser, die vom Hersteller erlaubten Änderung, nicht abgeändert werden. Die Bremsbetätigung (die Verbindung zwischen dem Pedal und dem/den Bremszylinder(n)) muss doppelt ausgeführt sein. Wenn man ein Kabel verwendet, muss dieses mindestens ein Durchmesser von 1,8 mm aufweisen und muss mit einem flachen Kabelhalter befestigt werden. Für Karts ohne Getriebe müssen die Bremsen gleichzeitig auf mindestens beide Hinterräder wirken.

In der Kategorie KF3 ist jede Art von Vorderachs-Bremsen verboten.

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

Bremsschläuche müssen durch einen Metallgeflechtmantel geschützt sein.

Karbon-Bremsscheiben sind verboten.

20.4.9 Freins

~~Les freins doivent être adaptés à leur usage et agir simultanément au moins sur les deux roues arrière simultanément. Vers les freins hydrauliques, 2 liaisons séparées entre la pédale et le maître cylindre doivent être présentes.~~

Le système de freinage ne doit en aucun cas être modifié, sauf modification autorisée par le fabricant. La commande de frein (liaison entre la pédale et la (les) pompe (s) doit être doublée. (Si un câble est utilisé, il doit avoir un diamètre minimum de 1,8 mm et être bloqué avec un serre-câble de type serrage à plat)

Pour les catégories sans boîte de vitesses, ils doivent agir simultanément, au moins sur les deux roues arrière. Pour la catégorie KF3, tout système de frein agissant sur les roues avant est interdit.

Pour la catégorie KZ2, ils doivent fonctionner sur les quatre roues, avec des systèmes indépendants avant et arrière. Dans le cas où l'un des systèmes ne fonctionnerait pas, l'autre doit garantir le fonctionnement sur deux roues, avant ou arrière. Les conduites de frein doivent être protégées par un manteau métallique. Les disques de frein en carbone sont interdits.

20.4.10 Motor

Für Rennen in der Schweiz sind nur homologierte Motoren mit einem Zylinderinhalt von höchstens 100 ccm 250 ccm zugelassen (ohne Toleranz). ~~Ab 01.03.2006 bis max. 250 ccm (ohne Toleranz).~~

Der Motor muss vom Typ 2-/oder 4-Takt sein, ohne Kompressor oder Ansaugdruckerhöhungsvorrichtung.

Jeder Motor (mit Ausnahme der Motoren der Kategorie Mini **und SuperMini**) muss mit mindestens 2 Schrauben oder Bolzen versehen sein, welche dessen Plombierung ermöglichen.

~

20.4.10 Moteur

Pour les compétitions se déroulant en Suisse, seuls sont admis les moteurs **homologués** de **400 cm³ 250 ccm** au max. (sans tolérances) **homologués**. ~~Dès le 01.03.2006, jusqu'à maximum 250 cm³ (sans tolérances).~~

Le moteur doit être du type deux temps / ou 4-temps sans compresseur, ni système quelconque de suralimentation. Tout système d'allumage variable (système d'avancement et de retardement progressif) est interdit. Tout moteur (à l'exception des moteurs de catégorie Mini **et SuperMini**) doit être équipé de au moins deux écrous ou vis permettant son plombage.

~

20.4.12 Zündung (Kategorie KZ2 / Swiss Cup 100, Super Mini, Mini)

20.4.12 Allumage (catégories KZ2, Swiss Cup 100, Supermini, Mini)

~

20.4.12 - 1 Zündung (KF3, KF2)

Jedes variable Zündsystem (mit progressiver Früh- bzw. Spätverstellung) ist verboten.

Elektronische Systeme, welche die automatische Kontrolle von Funktionsparametern des Motors ermöglichen, während das Kart in Bewegung ist, sind verboten.

Für Motoren von KF4, KF3, KF2, KF1 muss die Zündung digital und homologiert sein mit einem integrierten Drehzahlbegrenzer.

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

20.4.12 – 1 Allumage (KF3, KF2)

Pour les moteurs de ces catégories, l'allumage doit être digital, homologué avec limiteur de régime intégré. Tout système électronique permettant un auto-contrôle des paramètres de fonctionnement du moteur, alors que le kart est en mouvement, est interdit.

Sur décision des CSP, le pilote aura l'obligation de changer l'allumage utilisé contre celui fourni par l'ASN (même modèle homologué). Des contrôles correspondants peuvent être effectués par les CT pendant toute la manifestation.

20.4.13 Fahrgestell

Ausser ~~dem Frontspoiler~~ **der Front und Heckstosstange** darf kein Teil des von den Aussenkanten der Räder und von den vorderen und hinteren Stossstangen gebildete Vierecks überragen (Vorderräder nicht eingeschlagen). Bei Regenrennen sind vorstehende Seitenkästen erlaubt. Die Identifikation von homologierten Fahrgestellen erfolgt nach den Angaben auf Seite 2 des Homologationsblattes.

20.4.13 Châssis

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

20.4.14 Wasserkühlung

Begrenzt auf den Zylinder, den Zylinderkopf und ein einzelner Kühler für die ~~400 cm³~~ 125 ccm - Motoren und begrenzt auf eine einzelne Pumpe und einen einzelnen Kreislauf ohne jegliche andere Kombinationsmöglichkeit. Ein interner der normalen Funktionalität des Thermostates dienender zusätzlicher Kreislauf, ist erlaubt.

~

20.4.14 Refroidissement par eau

Limité au cylindre, à la culasse et ~~aux carters,~~ à un seul radiateur pour les moteurs ~~400 cm³~~ 125 ccm, et limité à une seule pompe et un seul circuit sans aucune autre combinaison possible. Un circuit interne supplémentaire servant au fonctionnement normal des thermostats est autorisé.

~

20.4.27 Ansauggeräuschdämpfer

Für die Kategorien ~~ICC, ICA, A 160 und Junioren~~ KZ2, KF2, KF3 und Swiss Cup 100 sind sowohl die bisherigen als auch die neu registrierten CIK/FIA Ansauggeräuschdämpfer der entsprechenden Kategorie vorgeschrieben (vorgeschriebener Lufteinlass: Durchmesser Kat. ~~ICC~~ KZ2 max. 30mm / Kat. ~~ICA und Junior~~ KF2 und KF3 max. 23 mm). In der Kat. Super Mini ist der NATIONAL-homologierte Typ Free-Line Modell AL-22-PS vorgeschrieben. In der Kat. Mini bleibt nur der Typ POP 089/CIK erlaubt.

20.4.27 Silencieux d'admission

Dans les catégories ~~ICC, ICA, A 160 et Junioren~~ KZ2, KF2, KF3 et Swiss Cup 100, les silencieux d'admission enregistrés auprès de la CIK/FIA les nouveaux comme les anciens de la catégorie correspondante sont obligatoires (admission d'air prescrit : catégorie ~~ICC~~ KZ2 diamètre de 30 mm ~~en~~ ~~au~~ maximum / catégorie ~~ICA et Junior~~ KF2 et, KF3 et Swiss Cup 100 diamètre de 23 mm ~~en~~ ~~au~~ maximum). En Catégorie Supermini le type homologue Free-Line Modell AL-22-PS est prescrit. En catégorie Mini, ~~que~~ le type POP 089/CIK ~~reste autorisé,~~ est prescrit.

20.4.28 Heckauffahrschutz

Für alle Klassen (Ausnahme Mini, SuperMini und Swiss Cup 100) ist ein CIK/FIA-homologierter Heckauffahrschutz vorgeschrieben. Es ist nicht zulässig das Chassis zum Anbau des Heckauffahrschutzes zu modifizieren (Änderungen am Chassis sind nur durch den Chassis-Hersteller unter Berücksichtigung des Homologationsblattes inkl. Nachträge zulässig). Der Heckauffahrschutz muss aus einem hohlen Kunststoffkörper aus einem Stück gefertigt sein und darf keine Sicherheitsgefährdung darstellen. Darüber hinaus muss dessen Struktur aus geformtem Kunststoff ohne Füllschaum bestehen und eine konstante Materialstärke für eine einheitliche Festigkeit aufweisen.

Unter keinen Umständen darf der Heckauffahrschutz über die Ebene, welche durch die Oberkanten der Hinterräder gebildet wird, hinausragen.

Die Oberfläche/n des Heckauffahrschutzes müssen gleichmäßig und eben ausgeführt sein und dürfen keine Löcher oder Ausschnitte aufweisen, außer jenen die zur Befestigung dienen oder in der Homologation aufgeführt sind.

Der Abstand zwischen der Front des Heckauffahrschutzes zur Oberfläche des Hinterrades muss mindestens 15 mm und maximum 50 mm betragen.

Als maximale Breite des Heckauffahrschutzes gilt die Gesamtbreite an der Hinterachse; diese darf zu keiner Zeit und unter keinen Umständen überschritten werden.

Der Abstand zum Boden muss mindestens 25 mm und maximal 60 mm betragen. Dieser Abstand wird an den (mindestens) 3 Abweiser-Flächen, welche eine Mindestbreite von 200 mm aufweisen und sich an den äußeren Enden und in der Chassismitte befinden müssen, gemessen.

Die 3 Abweiser-Flächen müssen sich mindestens 200 mm über dem Boden befinden und nach hinten eine senkrechte Fläche (+0°/-5°) mit einer Mindesthöhe von 100 mm unmittelbar über dem Boden aufweisen, gemessen an mindestens 3 Flächen mit einer Mindestbreite von 200 mm, welche sich an den äußeren Enden (zur Abdeckung der Hinterräder) und der Chassis-Mittelachse befinden müssen (gemäß Zeichnung No. 2c).

Der maximale hintere Überhang beträgt 400 mm.

Die Heckauffahrtschutz-Einheit muss an mindestens 2 Punkten mittels der homologierten Halterungen (bestehend aus Kunststoff, Stahl oder Aluminium) möglichst flexibel an den 2 Hauptrohren des Chassisrahmens oder an den bestehenden hinteren Stoßfängern, gemäß Art. 2-5.2) befestigt sein. Der Heckauffahrtschutz muss samt Halterungen an jedem homologiertem Chassis, unter Berücksichtigung des Maßes F (zwischen 620 mm bis 700 mm) befestigt werden können. Falls der gesamte Heckauffahrtschutz die physikalischen Abmessungen des hinteren Stoßfängers (Stahlbügel) integriert ist die Verwendung des Stoßfängers und Unterfahrschutzes freigestellt.

Unter allen Umständen darf der Heckauffahrtschutz zu keiner Zeit breiter sein als der äußere Abstand der beiden Hinterräder.

20.4.28 protection des roues arrière

Elle est obligatoire et homologuée par la CIK/FIA après avoir satisfait aux test d'homologation, pour toutes les catégories (sauf Mini, Supermini, et Swiss Cup 100).

Il n'est pas permis de modifier le châssis pour monter la protection arrière (seul le constructeur du châssis peut donner l'autorisation de le modifier, en conformité avec la Fiche d'Homologation et les éventuelles Extensions).

La protection arrière doit être en plastique de type monobloc creux et ne doit présenter aucun danger pour la sécurité. La structure doit en outre être en plastique coulé sans garniture de mousse et l'épaisseur de la paroi doit être constante afin que sa résistance soit uniforme.

Elle ne doit à aucun moment être située au-dessus du plan passant par le haut des pneus arrière.

La (les) surface (s) de la protection arrière doit (vent) être uniforme (s) et lisse (s) ; la protection arrière ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux nécessaires à sa fixation et/ou présents lors de l'homologation.

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

Largeur maximum : celle de la largeur arrière hors-tout, à tout moment et dans toutes les conditions.

Garde au sol : minimum 25 mm, maximum 60 mm et 3 emplacements minimum d'une largeur minimum de 200 mm, situé dans le prolongement des roues arrière et l'axe médian du châssis.

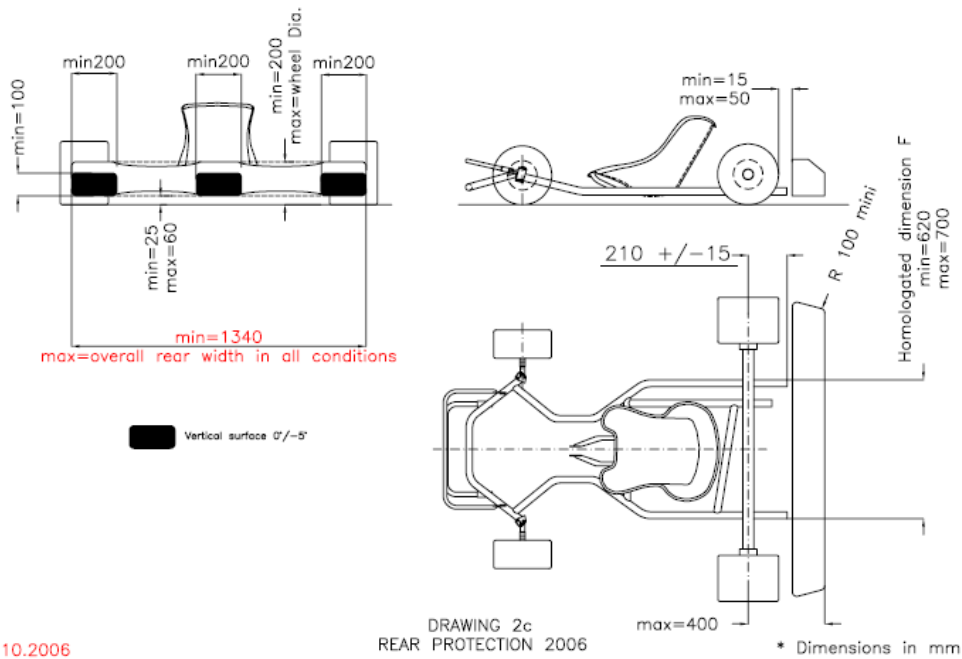
Elle doit être d'une hauteur de 200 mm minimum au-dessus du sol et présenter à l'arrière une surface verticale (+0°/-5°) de 100 mm minimum de haut immédiatement au-dessus de la garde au sol, mesurée en 3 emplacements minimum d'une largeur minimum de 200 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et l'axe médian du châssis (selon dessin technique n°2c).

Porte-à-faux arrière : 400 mm maximum.

L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum par des supports homologués avec la protection et réalisés en plastique, acier ou aluminium (éventuellement par un système souple) sur les 2 tubes principaux du châssis, ou sur le pare-chocs actuel (barre supérieure et barre anti-encastrement, Article 2 point 5.2), et il doit pouvoir être monté sur tous les châssis homologués (respect des cotes F homologuées variant de 620 à 700 mm).

L'utilisation d'un carénage arrière intégral répondant aux dimensions physiques du pare-chocs arrière rend facultatif le montage de la barre anti-encastrement et de la barre supérieure.

Dans toutes conditions, la protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des roues arrière.



20.10.2006

~~20.4.28 bis 20.4.31 vakant~~

~~20.4.28 à 20.4.31 vacant~~

20.4.29 bis 20.4.31 vakant

20.4.29 à 20.4.31 vacant

21.1 Allgemeines Kat. ~~ICC, ICA, Junior, A-160~~ **KF3, KF2, KZ2 Swiss Cup 100**

21.1 Généralités des cat. ~~CC, ICA, Junior, A-160~~ **KF3, KF2, KZ2 Swiss Cup 100**

21.1.1 Kontrollen

a) Bei der Kontrolle sind folgende Toleranzen erlaubt:

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

21.1.1 Contrôles

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

- Entre-axe de la bielle $\pm 0,2$ mm
- Course du piston, le moteur restant monté $\pm 0,2$ mm
- le moteur étant démonté $\pm 0,1$ mm
- Allumage, moteur $\pm 2^{\circ}$
- Carrosserie ~~en plastique~~ en matière synthétique ± 5 %
- échappement pour tous les moteurs 125 cm³ ± 1 mm (tolérance pour diamètre et longueur)

21.2 Kategorie ~~ICC, ICA und Junior~~ **KZ2, KF2, und KF3**

Es gelten die folgenden Regelungen der gültigen Internationalen Reglemente, sowie die Kategorienübersicht. Die Anzahl der an einem Renntag verwendeten Motoren ist auf ~~drei~~ zwei Stück limitiert [vgl. Art. 20.4.10]. Die Anzahl der an einem Renntag verwendeten Fahrgestelle ist auf 1

Chassis limitiert grundsätzlich frei. Mit Ausnahme der Reifen und der plombierten Motoren ist der Materialaustausch unter den Fahrern ist nicht erlaubt. Als Übergangsregelung Es dürfen können auch nur Fahrgestelle ab dem des Homologationsjahre 2000 2003 verwendet werden.

21.2 Catégories ICC, ICA et Junior KZ2, KF2 et KF3

Les règles suivantes des règlements internationaux en vigueur sont applicables, de même que la récapitulation des catégories. Le nombre de moteurs utilisés par jour de course est limité à deux trois Art. 20.4.10. Le nombre de châssis utilisés par jour de course n'est pas limité est limité à un. A l'exception des pneus et des moteurs marqués plombés, L'échange de matériel entre les pilotes n'est pas autorisé.

En tant que disposition transitoire, les châssis de l'année d'homologation 2000 peuvent être utilisés. Ne peuvent être utilisé que des châssis à partir de l'année d'homologation 2003

21.2.1 Allgemeine Bestimmungen Basis Motor KF4

- Die originalen Teile des homologierten Motors müssen jederzeit ihrer originalen Konstruktion beibehalten sowie den Fotos, Zeichnungen und physikalischen Größen im Homologationsblatt entsprechen, analog des bei der Homologation verplombten Motors.
- Jede Änderung ist verboten, falls diese nicht ausdrücklich durch Artikel dieses Reglements erlaubt wird oder aus Sicherheitsgründen beschlossen wurde. Als Änderung gelten alle Maßnahmen, welche geeignet sind das ursprüngliche Aussehen, Abmessungen, Zeichnungen oder Fotos des originalen homologierten Teils zu verändern.
- Der Basismotor muss für die Verwendung in allen 3 Klassen (KF1, KF2 und KF3) adaptiert werden können.
- 2-Takt-Hubkolben-Motor mit Direktantrieb, homologiert durch die CIK/FIA.
- Exotische Materialien sind verboten; vorgeschrieben sind Stahl- und Aluminium-Material.
- Kohlefaser-Material ist für alle strukturellen Teile verboten.
- Kurbelgehäuse und Zylinder müssen aus Aluminiumguss bestehen.
- Kurbelwelle, Pleuel und Kolbenbolzen müssen magnetisch sein.
- Die Kolben müssen aus Aluminiumguss gefertigt oder Schmiedeteile sein.
- Die Zylinderbuchsen müssen aus Stahlguss bestehen.
- maximale Hubraum: 125 ccm
- Hub: mindestens 54,0 mm und maximal 54,5 mm
- wassergekühlt (Kurbelgehäuse, Zylinder und Zylinderkopf), mit nur einem Kühlkreislauf mit integrierter Wasserpumpe
- homologierter Wasserkühler
- Membran-Einlasssteuerung in Kurbelgehäuse oder Zylinder
- homologiertes mechanisches Power-Valve-System mit pneumatischer Betätigung (Öffnung) und mechanischer Rückstellung (Schließung), ohne jede elektronische Anschlüsse
- Aufladung ist verboten.
- Mindestvolumen des Verbrennungsraumes: 9 cc,
- Zündkerze: Hersteller freigestellt. Das Zündkerzengewinde (ohne Elektrode), das in den Zylinder Kopf geschraubt wird, darf nicht in den oberen Teil des Verbrennungsraumes hineinragen.
- Abmessungen des Gewindes der Zündkerze; Länge: 18,5 mm; Gewinde: 14 x 1.25.
- Ein Massenausgleich, bestehend aus einem unausgewuchteten in umgekehrter Drehrichtung zur Kurbelwelle arbeitenden System, ist vorgeschrieben. Der Ausgleich muss mindestens 25% betragen (siehe Details in den Homologation Regulations). Es muss von außen zu demontieren und zu kontrollieren sein.
- Homologiertes variables digitales Zündsystem mit Selbstladevorrichtung für die Batterie, in Abhängigkeit der Motordrehzahl. Einbau, Befestigung, Funktionsweise und Kennzeichnung gemäß der Anforderungsliste in den Homologationsbestimmungen der CIK/FIA.
- max. Motordrehzahl: 14.000 U/min
- serienmäßiger originaler Vergaser mit Schwimmerkammer; max. Durchmesser: 30 mm mit rundem Venturi-Durchlass ohne jegliche elektronische Anschlüsse
- On-board-Starter mit eigener Energiequelle

- Die versiegelte Batterie (wartungsfrei) darf nur für den Starter und die Zündung verwendet werden.
- Ein Starter und Motor-Stopp-Schalter, welcher vom Fahrer in normaler Fahrposition betätigt werden kann, ist vorgeschrieben.
- Eine homologierte Trocken-Fliehkraft-Kupplung mit Fliehgewichten, ausgestattet mit einem an der Kurbelwelle (oder Schwungrad) befestigten Anlasserkranz, ist vorgeschrieben.
- Außendurchmesser der Kupplungs-Fliehgewichte: min. 80 mm
- Mindestgewicht der kompletten Kupplung mit Anlasserzahnkranz und Motorritzel: 800 g
- Die Kupplung muss greifen bevor der Motor eine Drehzahl von 5000 U/min erreicht hat und das Kart inklusive Fahrer vorwärts antreiben.
- Ein wirksamer Schutz (aus Aluminium oder Kunststoff), der die Fliehkraft Kupplung überdeckt, aber freien Zugang zur Kette oder Riemen gewährleistet, muss angebracht sein.
- Auspuff, bestehend aus mindestens 6 Sektionen mit konstantem Durchmesser; entweder divergent oder konvergent, sowie ein mit dem Motor homologierter Geräuschdämpfer. Mindestwandstärke des Auspuffblechs: 0,9 mm
- CIK-FIA homologierter Ansaugeräuschdämpfer mit 2 Einlassöffnungen von 23 mm.
- Geräuschlimit von 100 db(A) bei 10.000 U/min
- Die dem Kraftstoff beigemischte Ölmenge beträgt max. 4%
- durch die Homologation limitierte Schadstoff-Emission
- Kennzeichnung: Eine bearbeitete glatte Fläche von 30 mm x 20 mm für die Barcode-Sticker muss an der Zylindervorderseite und dem oberen Teil des Membrangehäuses (an den Kurbelgehäusehälften) vorhanden sein.

21.2.1 Règlement général moteur de base KF4

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours conserver leur construction d'origine et être conformes et identifiables aux photos, dessins et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation et présentes sur le moteur plombé lors de l'homologation.

Toute modification est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité. Par modification, on comprend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine homologuées.

Le moteur de base doit être adaptable pour l'utilisation dans les trois catégories spécifiques. (KF1, KF2 et KF3)

Moteur alternatif mono-cylindre 2-temps à prise directe, homologué par la CIK-FIA.

Matériaux exotiques interdits : acier et aluminium obligatoires.

Carbone interdit pour toutes les pièces structurales.

Carters moteur et cylindre issus obligatoirement d'une fonte d'aluminium.

Vilebrequin, bielle et axe de piston : acier magnétique obligatoire.

Pistons issus obligatoirement d'une fonte ou d'une forge d'aluminium.

Cylindre avec chemise en fonte d'acier.

Cylindrée maximum : 125 cm³.

Course comprise entre 54 mm minimum et 54,5 mm maximum.

Refroidissement par eau (carters, cylindre et culasse), d'un circuit uniquement, avec pompe à eau intégrée.

Radiateur homologué.

Admission par clapets dans les demi-carters ou dans le cylindre.

Power-valve autorisée, homologuée avec commande (ouverture) pneumatique et rappel (fermeture) mécanique, sans connexions électroniques.

Suralimentation interdite.

Volume minimum de chambre de combustion : 9 cm³

Bougie : marque libre. Le culot de la bougie (électrodes non comprises) serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

Dimensions du puits fileté de bougie – longueur : 18,5 mm ; M 14 x 1,25.

Système d'équilibrage homologué, obligatoire, démontable et contrôlable directement depuis l'extérieur, réalisé à l'aide de systèmes déséquilibrés tournant en sens contraire du vilebrequin. Le degré d'équilibrage sera de 25 % minimum (voir détails dans le Règlement d'Homologation).

Système d'allumage homologué, digital variable autorisé uniquement en fonction du régime moteur et permettant de recharger la batterie. Montage, fixation, fonctionnement et marquage selon cahier des charges défini dans le Règlement d'Homologation par la CIK/FIA.

Limitation du régime moteur à maximum 14000 tr/min.

Carburateur sans connexions électroniques, à cuve, de diamètre 30 mm maximum avec un venturi rond, de grande série, devant rester strictement d'origine.

Démarrateur avec source électrique embarquée.

Batterie sèche (sans maintenance) obligatoire, utilisée seulement pour le démarrage.

Interrupteur de mise en marche et d'arrêt obligatoire, pouvant être actionné par le Pilote dans la position normale de conduite.

Embrayage homologué à sec, centrifuge avec masses d'expansion et avec couronne du démarrage fixée sur le demi vilebrequin (ou volant moteur).

Diamètre extérieur des masses d'expansion : 80 mm minimum.

Poids minimum : 800 gr (embrayage complet avec couronne de démarrage et pignon moteur).

L'embrayage du moteur doit s'opérer à 5000 tr/min maximum et provoquer l'avancement du kart, Pilote à bord.

Une protection efficace (faite en aluminium ou plastique) recouvrant l'embrayage centrifuge tout en laissant un libre accès à la chaîne ou à la courroie, doit être montée.

Echappement formé au maximum de 6 sections de diamètre constant, divergent ou convergent, et silencieux d'échappement homologué avec le moteur. Epaisseur minimum de la tôle d'échappement : 0,9 mm.

Silencieux d'aspiration homologué CIK/FIA avec 2 aspirations de 23 mm.

Limitation sonore à 100 dB/A maximum à 10000 tr/min.

Limitation à 4% de la quantité de lubrifiant ajouté au carburant.

Limitation des émissions chimiques contrôlée lors de l'homologation.

Identifiants : emplacements de 30 mm x 20 mm usinés et plats pour mise en place des identifiants autocollants : - à l'avant du cylindre, - sur la partie supérieure du logement de la boîte à clapets pour les demi-carters.

21.2.2 Besondere Bestimmungen KF3

- Für die Klasse KF4 homologierter Motor mit nachfolgender Spezifikation:
- Ein Power-Valve-System ist nicht zulässig; muss durch den homologierten befestigten Verschluss ersetzt werden oder das Zylindergehäuse wird nicht bearbeitet.
 - Auslassöffnungswinkel: max. 170°.
 - max. Motordrehzahl: 14.000 U/min
 - Das Mindestbrennraum-Volumen von 12 cc
 - Spezifischer Einheits-Auspuff, Abmessungen und Volumen gemäß technischer Zeichnung. Homologierter Drosselklappen-Vergaser mit 2 Einstellschrauben und max. Venturi-Durchlass von 20 mm. Einheitsvergaser, gemäss Reglement für die CIK/FIA-Meisterschaften, -Cups und – Trophys .
 - Homologierten Wasserkühler.
 - Homologierte Zündanlage mit einem Drehzahlbegrenzer bei 14000 U/min.
 - Gesamt Mindestgewicht: 145 kg

21.2.2 Règlement Spécifique KF3

Moteur homologué en KF4, avec les modifications suivantes :

Power-valve interdite : remplacée par l'obturateur fixe, homologué, ou logement dans le cylindre non usiné.

Angle d'échappement limité à 170 °.

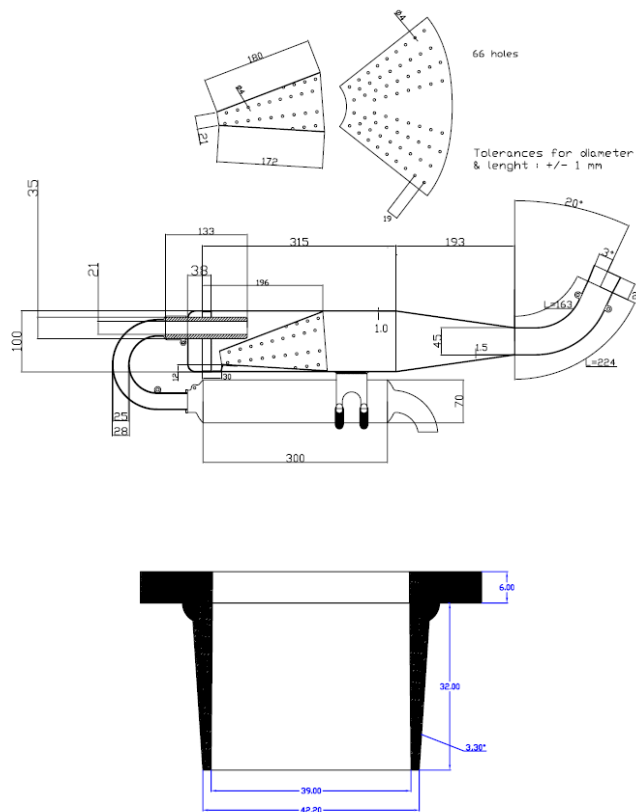
Régime de rotation limité à maximum 14000 tr/min.

Volume de chambre de combustion minimum de 12 cm³.

Echappement monotype spécifique (dimensions et volume selon dessin technique).

Carburateur de diamètre 20 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué. Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA.
 Radiateur homologué.
 Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 14000 tr/min.
 Poids total minimum : 145 kg.

Echappement et collecteur monotype spécifique KF3



21.2.3 Besondere Bestimmungen KF2

- Für die Klasse KF4 homologierter Motor mit nachfolgender Spezifikation:
- Homologiertes Power-Valve-System
 - Das Mindestbrennraum-Volumen von 9 cc
 - max. Motordrehzahl: 15.000 U/min
 - Homologierter Drosselklappen-Vergaser 2 Einstellschrauben und max. Venturi-Durchlass von 24 mm.
 - Wasserkühler freigestellt
 - Homologierte Zündanlage mit einem Drehzahlbegrenzer bei 15000 U/min.
 - Gesamt Mindestgewicht: 156 kg.

21.2.3 Règlement Spécifique KF2

Moteur homologué en KF4, avec les modifications suivantes :
 Power-valve homologuée autorisée.
 Volume de chambre de combustion minimum de 9 cm³.
 Régime de rotation limité à maximum 15000 tr/min.
 Carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué.
 Radiateur (s) libre (s).
 Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 15000 tr/min.
 Poids total minimum : 156 kg

21.2.4 Besondere Bestimmungen für KZ2

- Antriebseinheit: Motor und Getriebe müssen aus einem unlöslichen Teil bestehen. Das Motorgehäuse darf nur aus 2 trennbaren Teilen (vertikal oder horizontal) bestehen.
- CIK/FIA-homologierte wassergekühlte Einzylinder-Motoren mit Membran-Einlasssteuerung, mit Einkreis-Kühlsystem
- Hubraum maximal: 125 ccm
- Membrangehäuse (Abmessungen und Zeichnung) gemäß Homologationsblatt; Membrangehäuse-Abdeckung: freigestellt.
- Vergaser Dell'Orto VSH 30. Der Vergaser muss absolut original bleiben. Die einzigen erlaubten Abstimmungen betreffen den Schieber, die Düsenadel, den Schwimmer, die Schwimmerkammer, die Nadeldüse, die Düsen und den Nadel-Kit, welche originale Austauscherteile von Dell'Orto sein müssen. Der eingebaute Kraftstofffilter und die Zwischenplatte dürfen entfernt werden; werden sie beibehalten, müssen sie original sein.
- Getriebe: CIK/FIA-homologiert (einschließlich Primärübersetzung) mit mindestens 3 und maximal 6 Gängen. Die Getriebe-Übersetzungen sind mittels Gradscheibe mit einem Durchmesser von mind. 200 mm oder mittels digitaler Meßeinrichtung zu prüfen. Die Grad-Dezimalstellen im Homologationsblatt müssen in Zehntel Grad (nicht in Minuten) angegeben sein. Für die Homologation des Getriebes müssen Hersteller, Modell und Typ im Homologationsblatt angegeben sein.
- Mechanische Getriebebetätigung, ohne Servosystem. Jede Art von Zündunterbrechung ist verboten.
- Der gesamte Öffnungswinkel des Auslasses, abzulesen auf einer Gradscheibe von mindestens 200 mm Durchmesser oder mittels digitaler Messeinrichtung, darf maximal 199° - unabhängig von der Angabe im Homologationsblatt - betragen.
- Volumen des Verbrennungsraums: mindestens 11 ccm. Das Verbrennungsraum-Volumen ist mit einer Labor-Bürette, Klasse A, mit Zehntel-Skalierung (1/10 Kubikzentimeter) zu ermitteln. Die Prüfflüssigkeit ist aus einem Gemisch von unverbleiten Kraftstoff und 2-Takt-Öl, im Verhältnis 1:1 herzustellen. Das Volumen ist bis zur Oberkante des Verbrennungsraumes zu füllen, gemäß der im Anhang 1a beschriebenen Messmethode.
- Zündkerze: Die Marke ist freigestellt. Der Zündkerzenkörper, mit Ausnahme der Elektrode, fest angezogen im Zylinderkopf, darf nicht über den oberen Teil des Doms vom Verbrennungsraum hinausragen. Abmessungen: Länge 18,5 mm, Gewinde 14 x 1,25.
- Die Hinzufügung von Gewichten am Rotor der Zündanlage, befestigt mit mindestens 2 Schrauben, ist ohne jegliche Änderung am homologierten Rotor, zulässig.
- Auspuff: homologiert, bestehend aus magnetischen Stahl mit einer Mindestdicke von 0,75 mm
- Mindestgewicht: Kurzstrecke 170 kg

21.2.4 Règlement Spécifique KZ2

Groupe propulseur : le moteur et la boîte de vitesses doivent être indissociables. Le carter moteur doit être divisible en 2 parties (vertical ou horizontal) seulement.

Moteur monocylindre à admission par clapets, refroidi par eau, avec un seul circuit, homologué par la CIK-FIA.

Cylindrée maximale : 125 cm³.

Boîte à clapets (dimensions et dessin) conforme à la Fiche d'Homologation. Couvercle de la boîte à clapets : libre.

Le carburateur doit être le Dell'Orto VSH 30. Le carburateur doit rester strictement d'origine. Les seuls réglages autorisés sont ceux de : la guillotine, l'aiguille, les flotteurs, la cuve, le puits d'aiguille (pulvérisateur), les gicleurs et le kit pointeau, à la condition que toutes les pièces interchangeables soient d'origine Dell'Orto. Le filtre à essence incorporé et l'assiette peuvent être supprimés ; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.

Boîte de vitesse : homologuée par la CIK-FIA (y compris le couple primaire), 3 rapports minimum et 6 rapports maximum. Contrôle des rapports avec disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou codeur digital ; les décimales de degré portées sur la Fiche d'Homologation devront être mentionnées

en dixième de degré et non en minutes. Pour l'homologation de la boîte de vitesses, le(s) Constructeur(s) ainsi que le modèle et le type doivent figurer sur la Fiche d'Homologation.

Commande de boîte de vitesses mécanique sans système d'assistance. Tout système quelconque de coupure d'allumage est interdit.

Angle d'ouverture total d'échappement de 199° maximum, indépendamment de la valeur indiquée sur la fiche d'homologation (lecture par cercle gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou appareil digital).

Volume de la chambre de combustion : minimum 11 cm³. Le volume de la chambre est mesuré avec une burette de laboratoire, classe A, graduée en dixième de cm³. Le mélange utilisé pour ce contrôle sera composé d'essence sans plomb et d'huile 2-temps réservée au mélange dans les proportions de 1 pour 1.

Bougie : marque libre. Le culot de la bougie (électrodes non comprises), serrée sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

Dimensions – longueur : 18,5 mm ; pas : M 14 x 1,25.

Il est permis d'ajouter une masse sur le rotor d'allumage, fixée par 2 vis minimum, sans modification du rotor homologué.

Echappement : homologué et dont l'épaisseur de tôle en acier magnétique doit être de 0,75 mm minimum.

Poids minimum : - circuits courts : 170 kg

21.3 Spezielle Bestimmungen (Reifen)

21.3 Prescriptions spéciales (Pneumatiques)

21.3.1 Kategorie **Formula-ICC** **KZ2**

Reifen:

Es sind CIK/FIA-homologierte Einheitsreifen des Homologationsjahres 2005, ggf. mit Kennzeichnung durch den Vertragslieferant, vorgeschrieben.

Markierung [vgl. Art. 20.4.11].

Trocken	Vorne	Maxxis MM 10 x 4.50 - 5	CIK N° 282 /P/07
	Hinten	Maxxis MM 11 x 7.10 - 5	CIK N° 284 /P/07
Regen	Vorne	Maxxis WT8 10 x 4.50 - 5	CIK N° 287 /P/07
	Hinten	Maxxis WT8 11 x 6.50 - 5	CIK N° 288 /P/07

Trocken	Vorne	Dunlop DCM 10 x 4.50 - 5	CIK N° 229 /P/07
	Hinten	Dunlop DCM 11 x 7.10 - 5	CIK N° 233 /P/07
Regen	Vorne	Dunlop KTW10 10 x 4.50 - 5	CIK N° 239 /P/07
	Hinten	Dunlop KTW10 11 x 6.50 - 5	CIK N° 240 /P/07

21.3.1 Catégorie **ICC** **KZ2**

Pneumatiques :

Sont prescrits, les pneus unifiés, homologués par la CIK/FIA de l'année d'homologation 2005 et identifiés au besoin par le fournisseur contractuel. Marquage voir Art. 20.4.11.

Pneus secs	Avant	Maxxis MM 10 x 4.50 - 5	CIK n°282/P/07
	Arrière	Maxxis MM 11 x 7.10 - 5	CIK n°284/P/07
Pneus pluie	Avant	Maxxis WT8 10 x 4.50 - 5	CIK n°287/P/07
	Arrière	Maxxis WT8 11 x 6.50 - 5	CIK n° 288/P/07

Pneus secs	Avant	Dunlop DCM 10 x 4.50-5	CIK n° 229/P/07
	Arrière	Dunlop DCM 11 x 7.10-5	CIK n° 233/P/07
Pneus pluie	Avant	Dunlop KTW10 10 x 4.50-5	CIK n° 239/P/07
	Arrière	Dunlop KTW10 11 x 6.50-5	CIK n° 240/P/07

21.3.2 Kategorien ICA KF2

21.3.2 Catégorie ICA KF2

21.3.3 Kategorie Junior KF3

21.3.3 Catégorie Junior KF3

21.4 Kategorie A-160 Swiss Cup 100

21.4 Catégorie A-160 Swiss Cup 100

21.4.1 Allgemeines

Nummernschild blau, Zahlen weiss.

Minimalgewicht Fahrer und Kart ~~160 kg~~ 155 kg.

CIK/FIA-homologierte Teilverschalung und Frontspoiler ab Homologationsjahr ~~2000~~ 2003 sind vorgeschrieben. Die Anzahl der an einem Renntag verwendeten Fahrgestelle ist grundsätzlich frei. Die Anzahl der an einem Renntag verwendeten Motoren ist auf drei Stück limitiert [vgl. Art. 20.4.10].

Mit Ausnahme der Reifen und der plombierten Motoren ist der Austausch von Material unter den Fahrern erlaubt.

21.4.1 Généralités

Porte-numéro de couleur bleue, chiffres blancs

Poids minimal pilote et kart: ~~160 kg~~ 155 kg

Un carénage partiel et un spoiler frontal homologués par la CIK/FIA dès l'année d'homologation ~~2000~~ 2003 sont prescrits. Le nombre de moteurs utilisés par jour de course est limité à trois Art. 20.4.10. Le nombre de châssis utilisés par jour de course n'est pas limité. Exceptés les pneumatiques et les moteurs plombés, l'échange de matériel entre pilotes est autorisé.

21.4.3 Motor

~~Drehschieber oder ICA-Membran-Motor mit CIK-Homologation ab 1998~~ 2001, mit max. 100 ccm. Vergaser ~~frei~~ bis max. ~~32 mm~~ 24 mm Venturidurchmesser. Auspuff CIK/FIA-homologiert.

21.4.3 Moteur

~~Moteur à valve rotative ou à clapets de 100 cm³ au max. homologué par la CIK/FIA à partir de 1998. Carburateur libre, diamètre max. du venturi de 32 mm.~~

Moteur à clapet de 100 cm³ au maximum homologué par la CIK/FIA à partir de 2001. Carburateur à papillon diamètre maximum du venturi de 24 mm. Echappement homologué par la CIK/FIA.

21.6 Kategorie SuperMini

~

Es ist die Pflicht des Fahrers oder dessen ~~gesetzlichen~~ gesetzlichen Vertreters, den TK und SK zu jeder Zeit der Veranstaltung belegen zu können, dass sein Kart in allen Punkten den gültigen Reglementen entspricht. Jegliche Änderung ist untersagt, sofern sie nicht ausdrücklich in einem Artikel dieses ~~Reglementes~~ Reglements erlaubt ist. Vorbehalten bleiben Änderungen gemäss ISG Art. 66 und 141.

21.6.1 Allgemeines

Nummernschild gelb, Zahlen schwarz.

Minimalgewicht Fahrer und Kart 108 kg.

~~Die Anzahl an einem Renntag Fahrgestelle ist grundsätzlich frei.~~ Die Anzahl der an einem Renntag verwendeten Fahrgestelle ist auf 1 Chassis begrenzt. Eine Teilverschalung und Frontspoiler sind vorgeschrieben. Eine Heckstosstange und ein hoher Sitz werden zusätzlich empfohlen. ~~Die Anzahl der an einem Renntag verwendeten Motoren ist auf ein Stück limitiert. Der Motor wird nach dem Zeitfahren durch einen TK plombiert. Muss aufgrund eines Defektes der Einsatz-Motor geöffnet oder ein Ersatzmotor verwendet werden, wird der Pilot bei den nachfolgenden Läufen jeweils auf die hintersten Startplätze versetzt. Betrifft dies mehrere Piloten, erfolgt die Feingliederung aufgrund des Zeitpunktes der Meldungen an den Chef-TK.~~ Die Anzahl der an einem Renntag verwendeten Motoren ist auf ein Stück limitiert. Bei Defekt am Motor kann gegen Bezahlung der Mietgebühr ein zweiter

Motor im Austausch eingesetzt werden. Mit Ausnahme der Reifen und der plombierten Motoren ist der Materialaustausch unter den Fahrern **ist nicht** erlaubt.

21.6.1 Généralités

Porte-numéro de couleur jaune, chiffres noirs.

Poids minimal pilote et kart: 108 kg.

~~Le nombre de châssis utilisés par jour de course est libre.~~ **Le nombre de châssis utilisés par jour de course est limité à un.** Un carénage partiel et un spoiler frontal sont prescrits. **Une protection des roues arrière et un siège à long dossier sont recommandés.**

~~Le nombre de moteurs utilisés par jour de course est limité à un (1). Après les essais chronométrés, le moteur sera plombé par un commissaire technique. Au cas où un moteur devrait être changé ou euvort à la suite d'une défectuosité, le pilote sera automatiquement classé en fond de grille pour la manche suivante. Si plusieurs pilotes se trouvent dans la même situation, leur place sur la grille, à la suite des autres concurrents, sera dictée dans l'ordre de leur annonce au chef commissaire technique.~~

Le nombre de moteurs utilisés par jour de course est limité à un. Lors d'une défectuosité au moteur, un deuxième moteur peut être échangé contre paiement de la location. Exceptés les châssis, les pneumatiques et les moteurs ... L'échange de matériel entre les pilotes n'est pas autorisé.

21.6.3 Motor

~~Einheitsmotor IAME Parilla Gazelle 60cc TaG CH.~~

~~Die Motoren dürfen bearbeitet werden nach dem vorgeschriebenen Technischen Datenblatt « Iame Gazelle 60cc TaG CH ASS ». Es darf nur Material abgetragen werden und nicht aufgetragen. Eine Anpassung des Aluminium-Kottenschutzes beim Ritzel der Kupplung ist erlaubt, jedoch nur auf der oberen Seite und nicht seitlich von der Abdeckung. Ebenfalls erlaubt ist die Anpassung des Gummiteils zwischen Ansaug-Geräuschdämpfer und dem Vergaser. Dies jedoch nur in Richtung Vergaser, soweit dies für ein saftiges Anliegen am Vergaser und die Sicherung mit der Bride notwendig ist. Jeder Fahrer ist selber verantwortlich, dass sein Motor ab dem ersten Rennen nur mit den vorgesehnen Original-Teilen von IAME ausgerüstet ist.~~

~~Dies gilt insbesondere auch für:~~

~~Kerze: NGK, BR0EG und BR10EG inklusive Dichtring (Darf nicht mech. Bearbeitet werden.)~~

~~Original-Kerzenstecker (orange)~~

~~Original-Kabelbaum mit Original-Kabellänge, Stecker und Ösen~~

~~Original-Kurbelwellenlager: 6204 C4 mit Kunststoffsteckkäfig Simmerring 20/35/7~~

~~Zündung: Vor-Zündung 1.7 – 2.0 mm (ohne Toleranz)~~

Einheitsmotor Iame Parilla Gazelle. Jeweils ein kompletter Motor (ohne Ansaugeräuschdämpfer) wird an der Registrierung durch den autorisierten Händler unter Aufsicht der Offiziellen an die Fahrer im Mietsystem abgegeben. Ansaugeräuschdämpfer: Free-Line-AL22-PS

21.6.3 Moteur

~~Moteur unique IAME Parilla Gazelle 60cc TaG CH.~~

~~Les moteurs peuvent être usinés conformément à la fiche technique prescrite Iame « Iame Gazelle 60cc TaG CH ASS ». Du matériau peut être enlevé mais il est interdit d'en ajouter.~~

~~Une adaptation de la protection de chaîne en aluminium est autorisée. Cependant, cette adaptation ne pourra avoir lieu que sur la partie supérieure. Est également autorisé un adaptation de la pièce en caoutchouc entre le silencieux d'admission et le carburateur. Et ceci seulement du côté carburateur, pour autant que la fixation au carburateur soit étanche et que la bride puisse être montée.~~

~~Chaque pilote est seul responsable qu'à la première course son moteur soit assemblé avec des pièces d'origine IAME. Ceci est également valable pour : Bougies NGK, BR0EG et BR10EG incluant la rondelle. (Ne doit pas être travaillé mécaniquement).~~

~~Capuchon de bougie d'origine (orange).~~

~~Câblage d'origine avec les longueurs et les connexions d'origine.~~

~~Les roulements de vilebrequin d'origine : 6204 C4 avec cage en matière syntjétique. Les simmers 20/35/7. Allumage : Pré-allumage 1.7 – 2.0 mm (sans tolérance).~~

Moteur unifié Iame Parilla Gazelle. Un moteur complet (sans silencieux d'admission) et remis par le fournisseur officiel, sous contrôle des officiels, lors de l'enregistrement. Silencieux d'admission : Free-Line-AL22-PS.

21.7 Kategorie Mini

~

Es ist die Pflicht des Fahrers oder dessen ~~gesetzlichen~~ **gesetzlichen** Vertreters, den TK und SK zu jeder Zeit der Veranstaltung belegen zu können, dass sein Kart in allen Punkten den gültigen Reglementen entspricht. Jegliche Änderung ist untersagt, sofern sie nicht ausdrücklich in einem Artikel dieses ~~Reglementes~~ **Reglements** erlaubt ist. Vorbehalten bleiben Änderungen gemäss ISG Art. 66 und 141.

21.7.1 Allgemeines

Nummernschild weiss, Zahlen schwarz.

Minimalgewicht Fahrer und Kart 90 kg.

~~Die Anzahl an einem Renntag Fahrgestelle ist grundsätzlich frei.~~ **Die Anzahl der an einem Renntag verwendeten Fahrgestelle ist auf 1 Chassis begrenzt.** Eine Teilverschalung und Frontspoiler sind vorgeschrieben. **Eine Heckstosstange und ein hoher Sitz werden zusätzlich empfohlen.** ~~Die Anzahl der an einem Renntag verwendeten Motoren ist auf ein Stück limitiert. Der Motor wird nach dem Zeitfahren durch einen TK plombiert. Muss aufgrund eines Defektes der Einsatz Motor geöffnet oder ein Ersatzmotor verwendet werden, wird der Pilot bei den nachfolgenden Läufen jeweils auf die hintersten Startplätze versetzt. Betrifft dies mehrere Piloten, erfolgt die Feingliederung aufgrund des Zeitpunktes der Meldungen an den Chef-TK.~~ **Die Anzahl der an einem Renntag verwendeten Motoren ist auf ein Stück limitiert. Bei Defekt am Motor kann gegen Bezahlung der Mietgebühr ein zweiter Motor im Austausch eingesetzt werden. Mit Ausnahme der Reifen und der plombierten Motoren ist der Materialaustausch unter den Fahrern ist nicht** erlaubt.

21.7.1 Généralités

Porte-numéro de couleur blanche, chiffres noirs.

Poids minimal pilote et kart: 90 kg.

~~Le nombre de châssis utilisés par jour de course est libre.~~ **Le nombre de châssis utilisés par jour de course est limité à un.** Un carénage partiel et un spoiler frontal sont prescrits. **Une protection des roues arrière et un siège à long dossier sont recommandés.** ~~Le nombre de moteurs utilisés par jour de course est limité à deux.~~ **Le nombre de moteurs utilisés par jour de course est limité à un.** Lors d'une défectuosité au moteur, un deuxième moteur peut être échangé contre paiement de la location. ~~A part les pneumatiques et les moteurs plombés,~~ **l'échange de matériel entre pilotes n'est pas** autorisé.

21.7.3 Moteur

Moteur unifié COMER W60 de ~~64 cm³~~ **60ccm** au max. Un moteur complet (sans silencieux d'admission) et remis par le fournisseur officiel, sous contrôle des officiels, lors de l'enregistrement. Silencieux d'admission POP 089-CIK.

21.7.3 Motor

Einheitsmotor Comer W60 mit maximal ~~64 cm³~~ **60ccm**. Jeweils ein kompletter Motor (ohne Ansaugeräuschkämpfer) wird an der Registrierung durch den autorisierten Händler unter Aufsicht der Offiziellen an die Fahrer abgegeben. Ansaugeräuschkämpfer POP 089-CIK.

22.1.3 Eichung, Justierung

Es sind nur geprüfte Waagen zu verwenden. Die Waage muss vor Beginn der Fahrzeugabnahme durch den TK kontrolliert und justiert werden. Die Justierung kann mit 5 bis 150 kg Kontrollgewicht durchgeführt werden. **Die Kontrollgewichte müssen während der ganzen Veranstaltung bei der Waage deponiert sein.**

22.1.3 Etalonnage, 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 peut être effectuée au moyen de poids de contrôle allant de 5 à 150 kg. **Les poids doivent se trouver durant toute la manifestation à proximité de la balance.**

22.3.2 Etiketten

Die Behälter müssen Etiketten mit folgenden Angaben tragen:

- a) Bezeichnung des Rennens, inklusive Datum.
- b) Startnummer, Kategorie.
- c) Unterschrift des Fahrers und/oder Bewerbers (gesetzlicher Vertreter Kat. Supermini/Mini oder ~~Junior~~ KF3).
- d) Unterschrift des Technischen Kommissars.
- e) Herkunft (Treibstofftank oder Kanister).
- f) Probe Nr. 1, 2 oder 3 (Die «Probe Nr. 1» muss immer aus dem Treibstofftank des Karts stammen).

22.3.2 Étiquettes

Les récipients devront porter des étiquettes avec les indications suivantes:

- a) Désignation de la course, y compris la date
- b) Numéro de départ, catégorie
- c) Signature du pilote et/ou concurrent (celle du représentant légal, pour les cat. Mini/Supermini et ~~Junior~~ KF3)
- d) Signature du commissaire technique
- e) Provenance (réservoir d'essence, bidon)
- f) Échantillons nos 1, 2 ou 3 (l'échantillon no 1 doit toujours provenir du réservoir du kart)

22.3.3 Treibstoffentnahme

Treibstoffentnahmen müssen im Parc Fermé vor oder nach dem Rennen vorgenommen werden. Ausser dem Fahrer und/oder Bewerbers (gesetzlicher Vertreter Kat. Supermini/Mini oder ~~Junior~~ KF3) und den Funktionären dürfen keine weiteren Personen anwesend sein. Der betreffende Fahrer oder gesetzliche Vertreter Kat. Supermini/Mini oder ~~Junior~~ KF3 muss während der Treibstoffentnahme anwesend sein. Der TK entnimmt dem Fahrzeug direkt ab Treibstoffleitung (vor dem Vergaser) Treibstoff, wenn möglich 3 mal 1 Liter (siehe auch Artikel 20.4.3), welches in die vorbereiteten Behälter abgefüllt wird. Sollten weniger als 3 Liter im Tank sein, muss zusätzlich identisches Treibstoffgemisch aus einem Kanister abgefüllt werden. Der Fahrer ist dafür verantwortlich, dass es sich dabei um absolut identisches Gemisch handelt.

22.3.3 Prélèvement d'essence

Les prélèvements d'essence doivent être effectués dans le parc fermé soit avant, soit après la course. Outre le pilote et/ou le concurrent (son représentant légal, pour les catégories Mini/Supermini et ~~Junior~~ KF3) et les fonctionnaires, personne n'a le droit d'être présent. Le pilote concerné (le représentant légal, pour les catégories Mini/Supermini et ~~Junior~~ KF3) doit assister au prélèvement de carburant. Le commissaire technique prélève sur le véhicule si possible 3 fois 1 litre (voir Art. 20.4.3) directement de la conduite d'essence (juste avant le carburateur) qu'il versera dans des récipients préparés. Si le réservoir contient moins de 3 litres, il faut prélever du même mélange de carburant dans un bidon. Le pilote est responsable qu'il s'agit du même mélange.

22.4.2 Vorgehen

Die Messungen erfolgen in der Regel vor dem Start (Startaufstellung).

Alle gekennzeichneten Helfer müssen neben dem Kart am Streckenrand mit einem Anlasser stehen. Auf Anweisung des Technischen Kommissars muss der Helfer den Motor seines Fahrers starten und anschliessend wieder an den Streckenrand zurückgehen. Kein Helfer darf bei der Kontrolle beim Kart stehen oder Einfluss nehmen. Jegliches Vergehen eines Helfers hat eine Bestrafung zur Folge. Der TK klemmt das Kabel des Tourenzählers am Zündkerzenkabel der Kerze fest. Im Kart sitzend muss der Fahrer (~~Kat. Junior~~) seinen Anordnungen Folge leisten, um eine korrekte Ablesung zu ermöglichen. Das Bremspedal muss frei sein (ohne jeglichen Druck). Der TK erhöht die Drehzahl gleichmässig, bis der Kart sich in Bewegung setzt. Hat sich der Kart bei der erlaubten max. Drehzahl (~~Kat. Junior~~ 5'000 U/min.) nicht in Bewegung gesetzt, wird die Messung sofort wiederholt. Sollte die zweite Messung ebenfalls negativ ausfallen, wird der Fahrer wie folgt bestraft:

22.4.2 Procédure

Les mesures ont lieu avant le départ (lors du pré-départ). Tous les aides reconnus munis d'un démarreur doivent se tenir à proximité du kart, au bord de la piste. Sur demande du commissaire technique, l'aide fait démarrer le moteur de son pilote puis regagne le bord de la piste. Aucun aide ne

doit se trouver près du kart ou exercer une quelconque influence lors du contrôle. Tout manquement de la part de l'aide sera pénalisé. Le commissaire technique pince le câble du compte-tours au câble de la bougie. Le pilote (~~cat. Junior~~) assis au volant doit se conformer à ses injonctions afin de permettre une lecture correcte. La pédale des gaz doit être libre (sans subir aucune pression). Le commissaire technique doit exercer une légère pression croissante sur l'accélérateur afin d'augmenter régulièrement les tours du moteur jusqu'à ce que le kart se mette en mouvement. Si le kart ne s'est pas ébranlé avec le nombre de tours maximum admis (~~cat. Junior~~ 5'000 tr/min), la mesure est immédiatement répétée. En cas de nouvel échec, le pilote est pénalisé comme suit.