

## Catégorie C9- Kart Junior- 6-15 ans

### 1. Définition

A: La catégorie C9 admet les véhicules dont les châssis de karts à moteur ou sont homologués par la **Fédération Internationale de Speeddown** et répondent aux dispositions du présent règlement. Ils doivent avoir un essieu arrière rigide et continu.

B: Les copies de pièces individuelles ne sont pas autorisées. Il s'agit uniquement de composants provenant d'entreprises commerciales qui, d'une part, sont responsables de leurs produits et, d'autre part, proposent sur le marché des véhicules complets et/ou leurs pièces détachées pour tous.

### 2. Dimensions

Aucune modification ne peut être apportée au cadre.

<b>Empattement</b>	Max 1100 mm	
<b>Largeur avant</b>	Max 1200 mm	
<b>Largeur arrière</b>	Max 1400 mm	
<b>Garde au sol</b>	Min 20 mm	Max 80 mm
<b>Jantes</b>	5 "	
<b>Roulements (avant)</b>	Ø int min 17 mm	
<b>Roulements (arrière)</b>	Ø int min 25 mm	
<b>Pneumatiques avant</b>	Min 10 x 4.00-5 Max 10 x 4.60-5	
<b>Pneumatiques arrière</b>	Min 11 x 5.00-5 Max 11 x 7.10-5	

### 3. Poids

Le poids total maximum autorisé, y compris le pilote et son équipement de course complet, est défini dans le règlement général.

En cas de dépassement du poids total autorisé, le conducteur sera classé et noté en catégorie C8.

### 4. Lests

Les lests doivent être fixés au châssis/châssis conformément au document « Règlement général FISD » Section II, Point C. Si la plaque de base est en acier magnétique, le ballast peut également être fixé à la plaque de base à l'aide de vis (au moins M8) et de grandes rondelles.

L'utilisation de lest dans la structure du châssis n'est pas autorisée.



### 5. Châssis

Le cadre doit être en tube d'acier. Les matériaux en tissu et en métal léger ne peuvent pas être utilisés. Aucun bord tranchant ou extrémité pointue n'est autorisé. Toutes les parties individuelles du cadre doivent être solidement reliées les unes aux autres.

Tous les éléments d'entraînement doivent être retirés. (moteur, pignon d'entraînement, etc.). Le réservoir peut être utilisé comme espace de stockage.

L'utilisation d'éléments de suspension, de systèmes de suspension ou d'articulations n'est pas autorisée.

Les pare-chocs tubulaires (avant et arrière) doivent être solidement vissés au cadre (vis ou attaches rapides). Les dimensions recommandées correspondent aux spécifications normées des constructeurs de karting, celles-ci sont de Ø 16mm à l'avant et de Ø 20mm à l'arrière.

Une plaque de base métallique monobloc doit être fermement vissée au cadre entre les tubes extérieurs du cadre. La plaque de base ne doit pas dépasser des tubes du cadre extérieur. **L'épaisseur minimale de la plaque de base est de 1,5 mm.** Les connexions soudées ne sont pas autorisées. La plaque de base doit recouvrir au moins complètement la zone située entre le tube transversal devant le siège et le tube avant, ainsi que les tubes extérieurs du cadre. Une plaque de plancher continue entre les tuyaux avant et arrière est autorisée.

### 6. Direction

Elle doit être de type karting commandée par un volant, une colonne de direction et des tirants rigides et métalliques. Tous les éléments de la direction doivent comporter un système de fixation avec écrous autobloquants.

### 7. Carénages / Bodywork

Des boucliers avant, des spoilers et des caissons latéraux homologués CIK/FIA doivent être installés. L'homologation CIK/FIA reste valable même après l'expiration de l'homologation pour les courses de vitesse.

Fondamentalement, la surface extérieure du module latéral dans la zone arrière doit être alignée avec la surface extérieure de la roue arrière. Les pontons latéraux homologués courbés vers l'extérieur à l'extrémité arrière peuvent légèrement dépasser de la roue arrière si la zone du ponton latéral avant reste alignée. Cette règle ne s'applique pas lorsque des pneus pluie sont installés. Les pneus arrière ne doivent pas dépasser des pontons latéraux.

Un pare-chocs arrière en tube d'acier ou en plastique doit être fixé au cadre. Les pare-chocs en plastique doivent être homologués par la CIK/FIA. L'homologation reste valable même après l'expiration de l'agrément CIK/FIA.

### 8. Siège

Seuls les sièges issus des courses de kart automobile sont autorisés. Le siège doit être adapté aux dimensions du conducteur, ce qui lui permettra de rester dans une position fixe tout au long du trajet. Les sièges de kart avec appuie-tête ne sont autorisés que s'ils sont homologués selon CIK/FIA (Spécifications d'essai pour sièges hauts de karting). L'homologation reste valable même après l'expiration de l'agrément CIK/FIA.



### 9. Pneumatiques

Seul l'utilisation de pneumatiques de type kart gonflable est autorisée. Il est interdit d'apporter des modifications autres que l'usure normale sur les pneumatiques. **La limite de pression des pneus est de 3,0 bar.**

### 10. L'essieu arrière

L'essieu arrière doit être monobloc (essieu rigide) et en acier magnétique. Les axes pleins ne doivent pas avoir un diamètre inférieur à 25 mm sur toute leur longueur et les axes creux ne doivent pas avoir un diamètre de 30 mm. 2 roulements à billes suffisent pour le rangement. Ceux-ci doivent être fixés au cadre à l'aide de coussinets standards du karting automobile. Les roues arrière doivent être fixées rigidement à l'essieu arrière à l'aide d'étoiles de roue et de cales d'essieu. **Les roues arrière montées indépendamment de l'essieu rigide sont interdites.**

### 11. Freins

En général, toutes les roues d'un essieu doivent être freinées. Seuls les freins à disque hydrauliques ou mécaniques actionnés au pied sont autorisés. L'essieu arrière doit toujours être freiné. Le disque de frein de l'essieu arrière doit être fixé rigidement à l'aide d'un support et de cales d'essieu et avoir un diamètre d'au moins 150 mm et une épaisseur de matériau d'au moins 2 mm. De plus, un frein avant actionné mécaniquement ou hydrauliquement indépendamment du frein arrière est autorisé. La puissance est transmise de la pédale de frein à un cylindre de frein hydraulique à l'aide d'une tringlerie qui doit en outre être sécurisée par un câble de sécurité tendu en fil d'acier. La corde de sécurité ne doit avoir aucun mou. La pédale de frein ne doit pas dépasser du pare-chocs, même lorsqu'elle est enfoncée.

La position de la pédale et du siège doit être adaptée au conducteur afin qu'un freinage d'urgence puisse être effectué en position assise normale sans que la jambe correspondante ne soit complètement étendue lors d'un freinage d'urgence. La pédale de frein peut être rallongée à l'aide de fixations de pédale ou modifiée en position à l'aide d'adaptateurs fixés au cadre.

### 12. Lubrification et poussée

Au cours de la descente, la lubrification et l'application de systèmes de poussée mécaniques ou manuels de tout genre sont interdits.

### 13. Equipement spécifique

L'équipement de course est défini par le document « **Règlement Technique FISD** ». **Chapitre II – Point B.** En plus le port de la minerve type kart ainsi qu'un gilet protège côtes type Karting est obligatoire pour cette catégorie. (Le gilet protège côtes ne doit pas être issue d'une fabrication artisanal).

### 14. Plaque porte numéro

Le numéro de départ doit être apposé sur le panneau avant. Il doit être interprété conformément au document « **Règlement Général FISD** » **Section II, Point I.**



### 15. Remorquage

Selon la définition du document « **Règlement Technique FISD** » Chapitre II - Point F.

### 16. Sanctions

Le non-respect du présent règlement, entraînera l'exclusion de la compétition ceci sans aucune dérogation dans le cas d'une course FISD.

### 17. Historique des modifications

Première édition officielle approuvée lors de l'Assemblée générale de Predappio le 5 novembre 2011

Ajustements et libération à l'occasion de l'assemblée générale du 11 novembre 2012 à Wittinsburg:

- Point 8 : Aucune modification supplémentaire ne pourra être apportée aux pneumatiques.

Modifications approuvées lors de l'AG à Oberwiesenthal le 25.10.2014

- Point 5 : Châssis – Fixation des boucliers de protection
- Point 9 : Freins - Les freins avant sont désormais également autorisés.

Modifications approuvées lors de l'AG à Stoumont le 7.11.2014

Anpassungen und Freigabe anlässlich der GV vom 7. November 2015 in Stoumont:

- Point 2: Définition claire selon laquelle aucune modification du cadre n'est autorisée.
- Point 5: Adaptation de la définition du kart basée sur le cahier des charges FIA

Modifications approuvées lors de l'AG à Viu le 13.11.2016 :

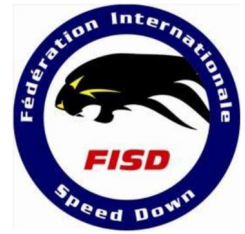
- Point 7: appui-tête
- Point 11: Introduction de la protection des côtes.

Modifications approuvées lors de l'AG à Freital le 11.2021:

- Structure adaptée à la réglementation C8.
- Point 1: Tous les châssis de karts à moteur sont autorisés (pas seulement les "Minime/Cadet/Junior")
- Point 5: supprimé - Châssis - Fixation des boucliers de protection.  
Le réservoir peut être utilisé comme espace de stockage.
- Point 8: Seuls les sièges de kart avec appui-tête homologués par la CIK/FIA sont autorisés.
- Point 9: pression maximale des pneus 3,0 bar.

Modifications pour 2022:

- Point 1: Le ballast est autorisé.
- Point 2: Détermination des dimensions minimales des pneus.
- Point 3: Poids à vide maximum autorisé du véhicule 65 kg.



- 
- Point 5: Plaque de base monobloc en acier magnétique d'une épaisseur minimale de 1,5 mm.
  - Point 7: Lorsque des slicks sont installés, le support latéral ne doit pas dépasser de plus de 2 cm au dessus de la roue arrière.

Modifications approuvées lors l'AG Bellevaux 04.11.2023:

- **Point 3:** Le poids total maximal autorisé indiqué dans les règles générales de construction.
- **Point 4:** Le ballast doit être fixé au châssis. Si la plaque de base est en acier magnétique, le ballast peut également être fixé à la plaque de base à l'aide de vis (au moins M8) et de grandes rondelles.
- **Point 5:** La plaque de base monobloc d'une épaisseur minimale de 1,5 mm doit être en métal. Notez également le point 4.
- **Point 7:** Lorsque des slicks sont installés, la surface extérieure du support latéral dans la zone arrière doit être alignée avec la surface extérieure de la roue arrière. Des exceptions peuvent être autorisées si les pontons homologués sont pliés vers l'extérieur à l'arrière. Les roues arrière ne doivent pas dépasser du support latéral.