

SOMMAIRE

REGLEMENTATION KARTING

Règlement Sportif National	Page 4
Tableau récapitulatif des réclamations et Appels	Page 33
Règlement Particulier Type	Page 34
Drapeaux	Page 36
Normes des casques admises	Page 37
Championnat de France KF3, KF2, KZ2	Page 39
Championnat de France KF1	Page 46
Championnat de France Minime & Cadet	Page 51
Championnat de France d'Endurance	Page 56
Championnat de France Superkart	Page 63
Coupe de France Minime & Cadet	Page 68
Coupe de France Nationale	Page 72
Coupe de France KZ125	Page 77
Coupe de France KF2	Page 82
Coupe de France Féminine	Page 86
Coupe de France Minikart	Page 90
Coupe de France Long Circuit	Page 94
Championnat Régional	Page 99
Plan d'identification des Châssis	Page 104
Règlement Technique National	Page 106

INFORMATION GENERALE

Calendrier sportif 2009	Page 151
-------------------------	----------



FEDERATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

32, avenue de New York - 75781 PARIS Cedex 16

Tél. 01 44 30 24 00 - Fax 01 42 24 16 80 - www.ffsa.org

RÉGLEMENTATION KARTING : PARUTION JANVIER 2009

Crédit photos : DPPI - KSP.fr - V-Images

REGLEMENT SPORTIF NATIONAL

ARTICLE 1. GENERALITES

Le karting est un sport pratiqué suivant les règles de l'amateurisme.

Un comportement correct est de rigueur dans toutes les activités de ce sport sans aucune exception, aussi bien pour les pilotes, les accompagnateurs et les dirigeants ; ces derniers devant être l'exemple sur les circuits pendant les courses, sur les lieux d'hébergement et pendant les remises de prix.

Le terme «Pilote», employé dans le présent règlement, désigne le «conducteur/concurrent» ou son représentant légal licencié.

La pratique du karting doit se faire dans le respect des règles techniques et de sécurité, disponibles en téléchargement libre sur notre site WEB www.ffsa.org rubrique « Sites et Infrastructures de l'Espace Licencié ».

ARTICLE 2. LICENCES

Voir réglementation des licences FFSA.

A noter que : en catégories Mini-Kart, Minime et Cadet, le choix de la catégorie devra se faire en début d'année. **Passé le 31 mars, ce choix sera définitif.** De même, un licencié Cadet modifiant sa licence en Inter « C Junior Karting » ne pourra pas revenir à sa situation initiale en cours d'année. En cas de modification de licence, l'ancienne licence devra OBLIGATOIREMENT être jointe avec le formulaire de modification, sous peine de non prise en compte de la demande.

2.1. CATEGORIES DE LICENCES – CRITERES D'AGE

Le descriptif des licences, les critères d'âge et d'obtention font l'objet d'un fascicule spécifique disponible auprès de chaque ASK.

Tout recours à la notion d'âge minimum et maximum, dans le cadre de la délivrance de licences et la participation aux épreuves, est basé sur le principe de l'année civile (âge atteint en **2009**), sauf règlement particulier.

Pour les épreuves et catégories nationales, il se définit comme suit :

- Mini kart : 7 – 10 ans (compétition à partir de 8 ans, test de roulage à l'appui)
- Minime : 10 – 12 ans
- Cadet : 12 – 14 ans
- Nationale : 14 ans et plus
- KZ125 et FC : 15 ans et plus
- Superkart : 18 ans
- Catégorie Open : 15 ans et plus
- Coupe de Marque : 15 ans et plus
- Catégorie Gentleman : 32 ans et plus pour toutes les catégories (hors Minikart, Minime, Cadet) et Coupes de marque.

Pour les épreuves internationales, la réglementation en matière d'âge est celle de la CIK/FIA.

ARTICLE 3. PRATIQUE DU KARTING

Seuls peuvent pratiquer le karting, les pilotes titulaires d'une licence et membres d'une Association Sportive (AS) affiliée à la FFSA ou d'un titre de participation délivré par la FFSA, par l'intermédiaire d'une AS régulièrement affiliée à la FFSA.

Les compétitions ou les entraînements ne peuvent se pratiquer que :

- sur une piste permanente de catégorie 1.1 ou 1.2 ayant un classement FFSA en cours de validité et homologuée par la Préfecture concernée,
- sur une piste occasionnelle de catégorie 1.1 ou 1.2 matérialisée sur la voie publique, fermée à la circulation, ou en un lieu privé, cette piste ayant reçu, au préalable et pour la circonstance, l'approbation de la FFSA et l'homologation de la Préfecture.

Les entraînements libres, de compétition ou de loisir ne pourront se dérouler qu'en présence d'un dirigeant de l'association, ou de l'un de ses membres ou d'un mandataire désigné à cet effet, en respectant la capacité de la piste définie dans les règles techniques et de sécurité en l'application des articles R331-18 à R331-45 du code du sport et sous réserve de disposer d'un poste de secours et d'un téléphone.

Nota 1 : Les circuits de catégorie 1.2 sont limités à une capacité de 25 karts en piste tout en respectant le quota de 3 karts par tranche de 100m en course de vitesse et 4 karts par tranche de 100m en endurance.

Nota 2 : Les compétitions et les entraînements de minikart (moins de 9 chevaux - 6.6 KW) pourront se dérouler sur des pistes de catégorie 2.1 ou 2.2.

Au cours des entraînements libres, de compétition ou de loisir, les règlements sportifs et techniques de la FFSA seront scrupuleusement respectés, le gestionnaire de piste en ayant la responsabilité.

Il doit être apposé à l'entrée des pistes permanentes : les coordonnées du responsable de l'AS gestionnaire ou du gestionnaire, les adresses et téléphones des organismes de secours d'urgence, le numéro de classement FFSA ainsi que la réglementation concernant l'utilisation et les horaires d'ouverture.

Les karts de plus de 60 chevaux (44.1 KW) devront circuler sur des circuits ayant une homologation moto de vitesse :

- par le Ministre de l'Intérieur après avis de la C.N.E.C.V si la vitesse des karts atteint les 200 km/h sur le circuit.

- par le Préfet après avis de la CDSR si la vitesse des karts n'atteint pas 200 km/h sur le circuit. Ils pourront évoluer en démonstration sur certains circuits de catégorie 1.1 n'ayant pas l'homologation moto de vitesse, dans les conditions fixées par les règles techniques et de sécurité.

Pour les courses de côte, en complément des Règles Techniques et de Sécurité des Circuits de Karting, il faut se rapprocher des Règles Techniques et de Sécurité des Courses de Côte et Slalom.

3.1. **TYPES DE COMPETITION**

Une compétition est dite réservée lorsque, pour y être admis, les pilotes doivent satisfaire à des conditions particulières (par exemple les courses par invitation sont des compétitions réservées).

Toute compétition de karting peut se dérouler selon la formule suivante :

- 1/ individuelle
- 2/ par équipe
- 3/ à l'américaine (suivant la réglementation en vigueur)
- 4/ endurance
- 5/ course de côte
- 6/ slalom

3.2. **ENDURANCE**

Les rencontres d'endurance peuvent être organisées de deux façons : aux kilomètres fixés ou au temps fixé.

Seul le départ roulant est autorisé.

Un changement de pilote doit intervenir après chaque ravitaillement en essence, même partiel.

Tous les ravitaillements de carburant doivent se faire moteur arrêté.

Le Règlement Particulier pourra prévoir des pénalités spécifiques, notamment des tours de pénalités ou une immobilisation temporaire.

ARTICLE 4. ORGANISATION DE COMPETITIONS

Toute compétition doit faire l'objet d'une inscription au calendrier FFSA, via la Commission Régionale Karting.

4.1. **ASSURANCE**

Toute compétition fait l'objet d'une assurance responsabilité civile de type police manifestation sportive (police M.S) conforme aux dispositions de **l'article A331-32 du code du sport**.

4.2. **AUTORISATIONS**

Toute compétition doit se dérouler sur piste permanente ou occasionnelle homologuée par la Préfecture, avec un classement FFSA en cours de validité, et doit faire l'objet d'un permis d'organiser accordé à une AS affiliée par la FFSA, après avis de la Commission Régionale Karting, puis par la Préfecture compétente. L'autorisation du préfet prévue à l'article R331-26 du code du sport vaut homologation du circuit non permanent sur lequel se déroule une manifestation, pour la seule durée de celle-ci.

Lorsqu'une AS organise une épreuve sur le territoire d'une autre Commission Régionale Karting, le visa des deux Commissions Régionales Karting est exigé, celle du ressort de l'AS organisatrice et celle dans laquelle la rencontre doit avoir lieu.

L'autorisation de la FFSA est demandée comme suit :

- 1) Etablir le règlement particulier de l'épreuve, conformément aux règlements de la FFSA, en trois exemplaires.
- 2) Faire viser ce règlement particulier en 3 exemplaires par la Commission Régionale Karting qui adresse ensuite 2 exemplaires de celui-ci à la FFSA où ils doivent parvenir au plus tard 2 mois avant l'épreuve.
- 3) Adresser par courrier à la FFSA la demande d'assurance dite «Manifestation Sportive» avec le chèque correspondant au montant de cette police.
- 4) Faire parvenir les documents visés par la FFSA à la Préfecture intéressée en temps utile.

Toute demande d'autorisation d'une manifestation doit être adressée au Préfet conformément à l'article **A331-18 du code du sport** :

« L'organisateur de cette manifestation est tenu de transmettre en trois exemplaires le dossier complet de demande d'autorisation au préfet territorialement compétent au plus tard trois mois avant la date prévue pour son organisation. Si cette manifestation se déroule sur un terrain homologué, ce délai est réduit à deux mois. »

Les règles d'homologation et d'autorisation doivent être conformes aux dispositions des règles techniques et de sécurité des circuits de karting et aux articles R331-18 à R331-45 du code du sport.

Toute fausse déclaration ou modification, sans validation par la FFSA, est susceptible d'entraîner pour l'AS organisatrice et son Président l'application d'une interdiction d'organiser.

L'organisateur technique est une personne physique ou morale qui est responsable de la mise en place des sites et infrastructures de l'épreuve et notamment de l'établissement du plan de sécurité.

L'organisateur administratif est une personne physique ou morale qui est responsable du traitement de l'épreuve sur le seul plan administratif.

4.3. MOYENS DE SECOURS

Lors d'une épreuve, doivent être présents sur le circuit dès les essais officiels, au minimum, une ambulance équipée de matériel de réanimation, un médecin et une équipe de secourisme, présents sur toute la durée de la course. Il est interdit de donner le départ d'une course sans qu'au minimum ne soient présents sur le circuit, un médecin, une équipe de secourisme et une ambulance.

4.4. SECURITE

Un extincteur sera disponible auprès de chaque poste de Commissaire de Circuit.

Par mesure de sécurité, tous les véhicules stationnant dans le parc coureurs devront, dans la mesure du possible, se trouver l'avant dirigé vers le sens de la sortie ou être stationnés de manière à pouvoir partir sans effectuer de manœuvre (ni marche arrière, ni demi-tour) pour permettre une évacuation rapide.

Ils devront être munis d'un extincteur d'une capacité minimale de 6 kg et conçu pour combattre un incendie d'hydrocarbure.

Le stockage du carburant destiné au ravitaillement en essence doit se faire dans des récipients métalliques prévus à cet effet exclusivement.

Il est interdit de fumer dans les parcs coureurs et dans les stands, les appareils générateurs de flammes et d'étincelles y sont interdits sauf dans un emplacement réservé qui sera mis à la disposition des pilotes par l'organisateur.

A la demande des organisateurs, le paddock pourra être évacué durant la nuit selon des horaires définis dans le règlement de l'épreuve.

Tout pilote ou accompagnateur portant altération à tout ou partie des structures mises en place par les organisateurs sera convoqué et entendu par le Collège des Commissaires Sportifs. Les sanctions pourront aller de l'amende jusqu'à une demande de convocation par la Commission de Discipline de la FFSA.

L'organisateur est responsable du respect des règles de sécurité sous peine de sanctions disciplinaires allant jusqu'à l'interdiction d'organiser.

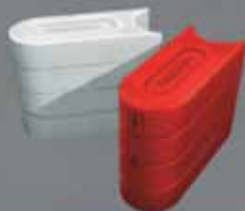
Tout pilote ne se pliant pas aux directives des Organisateurs sera exclu de la manifestation sur décision des Commissaires Sportifs.

4.5. PRESENCE DES OFFICIELS

Le Directeur de Course, le Directeur de Course Adjoint, les Commissaires Sportifs et les Commissaires Techniques devront confirmer leur présence par écrit auprès de l'Organisateur de l'épreuve et devront être présents au moins 1 heure avant la clôture des vérifications administrative (sauf indications contraires de la FFSA).

TECPRO BARRIERS®

Protected by Patent



Turn 9
Protected by TECPRO Barriers



TECPRO, est maintenant fournisseur de la FORMULE 1 et a équipé les circuits de: MONACO, MONZA, BARCELONA, VALENCIA, PAUL RICARD et la totalité du circuit de SINGAPOUR.

Les Barrières TECPRO sont approuvées par la FIA, la CIK et de nombreuses fédérations de Karting.

TECPRO est présent dans 30 pays et a équipé plus de 300 circuits à travers le monde.

Comme eux, faites confiance aux barrières TECPRO et optez pour la meilleure innovation de ces 10 dernières années en matière de sécurité sur circuit.

Optez pour la technologie TECPRO Barriers.

TECPRO *International*

40, av. de Lascaux - 13400 Aubagne - FRANCE
Tél : +33 (0) 442 030 691 - Fax: +33 (0) 442 032 884
www.tecprobarriers.com

ARTICLE 5. REGLEMENT PARTICULIER

Toute compétition donne lieu à l'établissement d'un règlement particulier **de l'épreuve et d'un règlement particulier « standard » (circuit, course de côte, course club, démonstration/initiation)**.

Chaque organisateur établira **obligatoirement** un règlement particulier pour son épreuve. Ce règlement particulier devra avoir une présentation identique au règlement type établi par la FFSA et devra être conforme à tous les règlements de la FFSA.

Aucune modification ne devra être apportée aux règlements particuliers après l'ouverture des engagements, sauf avec l'accord de la FFSA ou du Collège des Commissaires Sportifs, et ce pour des raisons de force majeure ou de sécurité le jour de l'épreuve.

Toutes les modifications devront être affichées sur le tableau d'affichage officiel.

Aucune autre modification ne sera acceptée.

Toute modification d'appellation ou de critères de catégories sans accord de la FFSA sera passible de la Commission de discipline pour l'organisateur et les officiels sur l'épreuve (DC – Pdt Collège – Délégué Technique).

Dans toutes les compétitions, l'original du Règlement Particulier portant visa de la Commission Régionale Karting et le permis d'organiser de la FFSA, l'attestation d'assurance ainsi que les numéros de licences des Officiels et le nombre de Commissaires de Circuit dûment licenciés désignés pour la manifestation doivent obligatoirement être affichés visiblement sur le tableau d'affichage officiel où les personnalités officielles, les concurrents et toutes personnes intéressées pourront en prendre connaissance.

Si la piste est occasionnelle, le plan portant visa et approbation de la FFSA ainsi que l'Arrêté Préfectoral seront affichés dans les mêmes conditions. Des photocopies de ces documents peuvent être substituées aux documents originaux.

Priorité absolue est donnée aux catégories nationales définies par la FFSA (châssis, moteurs, pneumatiques homologués).

Dans toute manifestation sportive, hors Championnat de France ou Coupe de France, un Challenge, Trophée ou Coupe de Marque pourra être inclus dans une épreuve si le règlement particulier du Challenge, Trophée ou Coupe de Marque a été validé par la FFSA et si le nombre d'engagés est égal ou supérieur à 10 participants. Dans le cas contraire, l'organisateur regroupera ces pilotes en catégorie Open (en conformité avec la catégorie « Open »).

Tout organisateur ne respectant pas ces clauses s'exposera à des sanctions ou à des amendes.

ARTICLE 6. DEMONSTRATION - INITIATION

6.1. DISPOSITIONS COMMUNES

La **démonstration** ou l'**initiation** ouverte au public ne peut avoir lieu que sur une piste permanente ou occasionnelle, dans le respect des règles techniques et de sécurité des circuits karting homologuée par la Préfecture sur la demande du Président d'une AS et avec l'accord de la Commission Régionale Karting et l'approbation de la FFSA, et uniquement dans un but de promotion du karting.

La démonstration, de même que l'initiation, doit faire l'objet :

- d'une demande de police Manifestation Sportive délivrée par la FFSA,
- d'une demande visée par la Commission Régionale Karting et être accompagnée d'un plan en double exemplaire visé par la Commission Régionale Karting et la FFSA pour homologation.

Chaque organisateur établira un règlement particulier pour sa démonstration ou initiation. Ce règlement particulier devra avoir une présentation identique au règlement type établi par la FFSA. Toute démonstration ou initiation devra respecter le Règlement Sportif National.

En aucun cas, la démonstration ou l'initiation ne devra revêtir un caractère de compétition, et donner lieu à des essais chronos, manches éliminatoires, finales, proclamations de résultats. Dans le cas contraire, la constitution d'un dossier d'homologation d'épreuve sportive devra être constitué. La publicité ne devra en aucun cas faire état de courses, épreuves, etc...

La démonstration ou l'initiation doit faire l'objet d'un rapport de clôture établi sur un imprimé spécial délivré par la FFSA, sous peine de sanctions prévues à l'article 53 du présent règlement.

6.2. DEMONSTRATION

La démonstration est réservée aux licenciés Concurrent-Conducteur, aux titulaires de licences entraînement et de Titres de participation à la journée.

Elle peut être envisagée dans le cadre d'une manifestation sportive.

6.3. INITIATION

L'initiation est réservée exclusivement à des non licenciés. L'utilisation d'un matériel avec un embrayage est conseillée, karts à boîte de vitesses exclus. En aucun cas, l'initiation ne doit revêtir un caractère commercial de location de karts.

ARTICLE 6 BIS. COURSE CLUB

6.1BIS DISPOSITIONS PARTICULIERES

Les dispositions du RSN s'appliquent à la course « club », à l'exclusion des dispositions relatives aux réclamations et appels.

Chaque organisateur établira un règlement particulier, conforme au règlement particulier type.

La course « club » fera l'objet d'un rapport d'épreuve simplifié, signé par le Directeur de Course, conforme à la fiche de clôture type.

6.2BIS LICENCE

Licence Nationale Concurrent Conducteur Karting (toutes catégories).

Titre de Participation course « club ».

6.3BIS MOYENS DE SECOURS

Dans le cadre d'une course « club », doivent être présents, dès le début de l'épreuve et pour toute la durée de la course, un médecin et une ambulance, équipée du matériel de réanimation.

6.4BIS OFFICIELS

Dans le cadre d'une course « club », les officiels devront comprendre au moins un Directeur de course, un Directeur de Course adjoint, un Commissaire Technique et un Médecin.

6.5BIS MATERIEL ADMIS

Dans le cadre d'une course « club », la cohabitation des catégories doit se faire comme suit :

Catégories fédérales :

- Minikart
- Minime – Cadet
- Nationale
- KF2 – KF1
- KZ125 – KZ2 – FC
- Catégorie Open (Voir règlement technique)

Catégories Coupes de Marque

ARTICLE 7. EQUIPEMENT VESTIMENTAIRE

En toute circonstance, lorsque le pilote circule à bord de son kart, il doit obligatoirement porter :

- Un casque intégral adapté à la tête du pilote, sans attache autre que le système de fermeture d'origine, correctement attaché, avec une protection efficace pour les yeux (visière baissée ou visière turbo en cas de pluie). Les casques doivent être en bon état et homologués aux normes suivantes :

Epreuves Internationales, Nationales et Régionales :

- Snell Foundation / SA 2000 / SA 2005 / K 2005 et K 98 (Etats-Unis),
- British Standards Institution BS 6658-85 de type A et de type A/FR, y compris tous amendements (Grande-Bretagne),
- SFI Foundation Inc., Spéc. SFI 31.1A et 31.2A (Etats-Unis).
- SNELL-FIA CMR2007 / FIA CMS2007, pour les Pilotes de moins de 15 ans (norme recommandée en 2008 et obligatoire en 2009 pour les épreuves internationales).

Epreuves Nationales et Régionales :

- NF S 72 305 (France), étiquette verte sur tissu,
- E 22 (CEE), le numéro de série doit commencer par 03, 04, 05 et suivants,
- SIS 88.24.11 (2) (Suède),
- DS 2124.1 (Danemark),
- SFS 3653 (Finlande),
- ONS/OMK (Allemagne) (étiquettes noir sur blanc, noir sur bleu, bleu sur blanc ou rouge sur blanc uniquement),
- Snell Foundation (USA) SA 95,
- SFI (USA) – SFI SPEC 31.1,
- SFI (USA) – SFI SPEC 31.2.

Tout système de rétrovision est interdit.

Tout casque présentant des traces de choc sera systématiquement refusé lors du contrôle de l'équipement.

- Un tour de cou homologué qui doit rester conforme à l'origine.
 - Une combinaison répondant aux critères suivants :
 - Epreuves Internationales, Nationales et Régionales :
 - Une combinaison en cuir norme FIM ou en tissu enregistré CIK/FIA.
 - Epreuves Nationales et Régionales :
 - Une combinaison en cuir ou en tissu ayant été homologuée par la CIK (FMK), identifiée par son logo d'homologation et en très bon état.
- Dans tous les cas : la combinaison doit recouvrir tout le corps, jambes et bras compris. Une combinaison pluie peut être passée au dessus de la combinaison de tissu homologuée ou par dessus la combinaison cuir habituelle.
- Une paire de chaussures montantes en bon état recouvrant efficacement les chevilles ou bottes en caoutchouc adaptées à la conduite en cas de pluie.
 - Une paire de gants entiers en cuir ou en tissu solide en bon état. Par temps de pluie, des gants en caoutchouc pourront être portés par dessus les gants en cuir ou en tissu.

Ces équipements doivent être constitués de matière résistante et si possible inflammable ou ignifugée.

Le protège-côtes est obligatoire pour les catégories Minikart, Minime et Cadet et fortement recommandé pour l'ensemble des catégories.

Tout pilote ne se conformant pas à ces dispositions ne pourra prendre part à un entraînement ou à une épreuve, essais compris.

En cas de non-respect de cet article, le pilote fera l'objet d'une mesure d'immobilisation. En outre, des sanctions disciplinaires pourront être appliquées. Les pilotes devront présenter leurs équipements lors de l'enregistrement de leur matériel.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que certains matériaux de casque ne doivent être ni peints, ni porter d'adhésifs (se renseigner sur la compatibilité des produits auprès des professionnels revendeurs, seuls habilités à donner une garantie à ce sujet).

7.1. PUBLICITE

La publicité est autorisée sur les casques, le nom du pilote peut y figurer.

La publicité est également admise sur les combinaisons, les châssis, le panneau frontal, le carénage frontal et les caissons (pontons), à l'exception des plaques porte numéros sauf si l'organisateur fournit gratuitement les plaques.

7.2. PUBLICITE ORGANISATEURS

Les organisateurs sont autorisés à rechercher de la publicité collective pour les karts participant à leur épreuve. Cette publicité collective figurera dans le Règlement Particulier de l'épreuve. Cette publicité s'insérera en haut et en bas des numéros. En cas d'impossibilité, elle pourra être placée à proximité des numéros mais de façon à ne pas en gêner la lecture. Cette publicité collective ne pourra pas être rachetée par les concurrents.

Pour chaque épreuve, un officiel sera chargé de veiller à l'application des présentes dispositions. Sera interdit de départ tout pilote qui ne s'y conformerait pas.

Tout litige sera arbitré par le Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 8. OFFICIELS

Sont désignés sous le titre d'Officiel et peuvent être assistés d'adjoints :

- le Directeur de Course
- les Commissaires Techniques
- les Commissaires Sportifs
- le Médecin
- les Chronomètres
- le Responsable Informatique
- le Responsable de la grille départ
- le Responsable des Commissaires de piste
- le/la Secrétaire de la manifestation.

Dans une compétition, les officiels devront comprendre au moins un Directeur de Course, trois Commissaires Sportifs et deux commissaires Techniques (Art 11).

Ils devront être choisis parmi des personnalités qualifiées pour ces fonctions. Ils ne devront avoir aucune attache avec un commerce ou une industrie pouvant profiter directement ou indirectement aux résultats de la compétition.

Aucun officiel ne pourra, dans une compétition, remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été désigné, et ne pourra être désigné que pour une seule fonction au sein d'une épreuve.



CHAMPION D'EUROPE KZ2 2008
CHAMPION DE FRANCE KZ125 2008
CHAMPION DE FRANCE D'ENDURANCE
Vainqueur des 24h du mans 2008

**L'ARME ABSOLUE POUR
SES PERFORMANCE ET SA FIABILITÉ**

**TOUJOURS LE PLUS
PERFORMANT**

IMPORTATEUR

MGT DISTRIBUTION

4 avenue Gabriel Péri - 78360 MONTESSON
Tél. : 00 33 (0)1 30 53 65 60 - Fax : 00 33 (0)1 30 53 65 61

Birel, TM, Free-line. Service Course, entretien & vente de pièces. Expédition journalière - C.B.

mgt-distribution.net

Un officiel « stagiaire » ne pourra pas avoir de fonction exécutive et de ce fait, ne pourra pas officier seul.

Il lui est interdit de concourir dans toute compétition où il exerce une fonction officielle.

Aucune personne ne pourra avoir une fonction de Directeur de Course, Commissaire Sportif ou Technique si un membre de sa famille participe à la compétition en tant que pilote ou concurrent/conducteur.

Les laissez passer avec photo dont sont détenteurs les membres de la Commission Nationale de Karting FFSA donnent obligatoirement libre accès à toutes les enceintes de tous les circuits permanents ou occasionnels. Ils ne pourront aucunement intervenir dans le déroulement de l'épreuve et n'auront aucun pouvoir exécutif. Cependant, l'accès des parcs d'assistance (parcs fermés) destinés aux contrôles techniques est réservé lors des manifestations sportives aux seuls Officiels de l'épreuve.

Le possesseur d'un laissez-passer de l'année en cours doit obligatoirement se présenter à l'organisateur.

Les officiels auront la responsabilité du bon déroulement de la manifestation et de l'application des règlements sportif et technique de la FFSA.

ARTICLE 9. DIRECTEUR DE COURSE

Le Directeur de Course est désigné avec l'approbation de la FFSA pour la compétition, selon les cas, par l'AS organisatrice, par la Commission Régionale Karting pour les Championnats Régionaux ou par la FFSA pour les Championnats de France et Coupes de France et les épreuves internationales se déroulant en France.

En aucun cas, le Directeur de Course ou son adjoint ne pourra faire partie du Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 10. CONDUITE DE LA MANIFESTATION SPORTIVE

Le Directeur de Course est responsable de la conduite de la manifestation sportive conformément au programme officiel.

En particulier, il devra :

- veiller au respect des moyens de secours,
- assurer l'ordre sur la piste en liaison avec les autorités,
- établir le programme de la manifestation,
- grouper les karts d'après leurs catégories en respectant la réglementation FFSA,
- s'assurer que tous les officiels sont à leur poste,
- s'assurer que tous les officiels ont les renseignements nécessaires pour remplir leurs fonctions,
- s'assurer que chaque concurrent est porteur des numéros distinctifs correspondants à ceux du programme et détenteur d'une licence en cours de validité,
- assurer la procédure de départ et s'il y a lieu donner le départ,
- surveiller les pilotes et leur matériel,
- empêcher tout pilote exclu, suspendu ou disqualifié de prendre part à la compétition,
- présenter aux Commissaires Sportifs toute proposition ayant trait à des changements de programme, de règlement et à des fautes, infractions ou réclamations d'un concurrent,
- recevoir les réclamations accompagnées de leur caution et les remettre sans retard au Collège des Commissaires Sportifs qui décidera de la suite à donner,
- préparer ou faire préparer par le secrétaire de la manifestation le rapport de clôture et le remettre à l'approbation et à la signature des Commissaires Sportifs.

Le Directeur de Course pourra refuser le départ ou arrêter tout pilote en infraction technique ou sportive en utilisant les drapeaux appropriés.

ARTICLE 11. COMMISSAIRES

11.1 COMMISSAIRES SPORTIFS

Le Collège des Commissaires Sportifs a une **autorité absolue pour faire respecter les règlements**. Il se compose de trois Commissaires Sportifs. Si le nombre de Commissaires Sportifs est supérieur à 3, les membres supplémentaires seront nommés Commissaires Sportifs Adjoins.

A titre exceptionnel, le nombre des Commissaires Sportifs pourra être réduit à deux plus un stagiaire pour les courses sur pistes occasionnelles. Le Commissaire Sportif Stagiaire étant en formation n'aura pas de fonction exécutive.

Les Commissaires Sportifs devront nommer un Président choisi parmi eux. Sauf dans les épreuves nationales où le Président de Collège sera nommé par la FFSA. Le Président du Collège aura voix

birol

CHASSIS 100 - 125

**UNE TECHNOLOGIE DE POINTE ET UNE
SIMPLICITÉ DE FONCTIONNEMENT**

**Champion de France KZ2
Champion de France KZ125
Champion de France d'Endurance
Vainqueur de 24h du Mans**

**Nouveau modèle 2009
Une technologie à suivre**

**CHASSIS PRÉSENT ET PERFORMANT
DANS TOUTES LES CATÉGORIES
MINIME/CADET : CHASSIS KART'ONE**

IMPORTATEUR

MGT DISTRIBUTION

**4 avenue Gabriel Péri - 78360 MONTESSON
Tél. : 00 33 (0)1 30 53 65 60 - Fax : 00 33 (0)1 30 53 65 61**

Birol, TM, Free-line. Service Course, entretien & vente de pièces. Expédition journalière - C.B.

mgt-distribution.net

prépondérante en cas de partage de voix. La composition du Collège des Commissaires Sportifs sera affichée au début de la manifestation. (Communiqué n° 1)

Toute décision ne pourra être prise qu'à la majorité des Commissaires Sportifs présents.

Il appartient aux Commissaires Sportifs de décider si un ou des pilotes impliqués dans un incident de course doivent être sanctionnés ou s'il convient de classer l'incident en fait de course.

On appelle incident de course tout fait ou série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes constituant une violation du règlement sportif, un accrochage ou une sortie de piste.

Ces sanctions peuvent s'échelonner de l'avertissement au déclassement, voire à l'exclusion de la course selon la gravité des faits.

Sauf dispositions particulières, le déclassement ou l'exclusion de la course prévus pour les infractions ci-dessus pourront concerner, au choix du Collège des Commissaires Sportifs, les chronos, la manche, la pré-finale, la finale ou l'épreuve où l'infraction a été relevée.

Les sanctions sportives n'excluent pas, en outre, l'application des sanctions disciplinaires prévues au règlement telles que notamment une suspension de licence ou une amende.

D'une façon générale, les Commissaires Sportifs ne seront aucunement responsables de l'organisation de la manifestation et ne devront avoir aucune fonction exécutive.

Ils n'encourront, en raison de leurs fonctions, aucune responsabilité envers quiconque autre que l'Autorité Sportive Nationale.

Toute décision des Commissaires Sportifs fera l'objet d'une communication par voie d'affichage.

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra notamment :

- se saisir de tout incident d'office ou sur rapport du Directeur de Course ou de son adjoint,
- juger toute réclamation,
- apporter des modifications au classement,
- apporter au programme ou au Règlement Particulier les modifications qui seraient demandées par le Directeur de Course ou par le Comité d'Organisation pour assurer une plus grande sécurité des pilotes ou du public ou en cas de force majeure,
- désigner si nécessaire un ou plusieurs Commissaires Sportifs suppléants en cas d'absence d'un ou plusieurs Commissaires Sportifs,
- décider des sanctions à appliquer en cas d'infraction aux règlements,
- infliger des amendes,
- exclure d'une épreuve déterminée ou pour la durée d'une manifestation tout pilote ou accompagnateur qu'il considérera ou qui lui serait signalé par le Directeur de Course ou par le comité d'organisation comme non qualifié pour y prendre part ou qu'il jugera coupable de conduite incorrecte ou de manœuvre frauduleuse. En outre, il pourra exiger qu'il évacue le terrain et ses annexes s'il refuse d'obéir à un ordre d'un officiel responsable,
- empêcher de concourir tout pilote pouvant être une cause de danger,
- arrêter une course, ajourner une compétition en cas de force majeure ou pour des raisons impérieuses de sécurité,
- désigner des Juges de Faits.

11.1.1 DECISION

Les sanctions autres que celles notifiées en course ne peuvent être infligées qu'après enquête et audition du ou des pilotes intéressés afin de leur permettre de présenter personnellement leur défense. Le Collège des Commissaires Sportifs délibère hors la présence du ou des pilotes concernés. Toute sanction doit être immédiatement signifiée par écrit au pilote par la Direction de Course ou le Président du Collège des Commissaires Sportifs, puis faire l'objet d'un communiqué qui doit être affiché avec l'heure d'affichage et la signature d'un officiel. L'emargement du pilote sur le procès verbal d'incident n'implique pas la reconnaissance des faits reprochés, ni l'acceptation de la sanction. Le procès verbal fera mention de l'heure de la signification au pilote et de l'heure d'affichage. Ces mentions feront foi de manière irréfutable.

Les décisions des Commissaires Sportifs sont immédiatement exécutoires nonobstant appel. La seule voie de recours est l'appel.

11.2. COMMISSAIRES TECHNIQUES

Le Commissaire Technique a pour mission de s'assurer de la conformité technique du matériel des concurrents en référence aux règles techniques établies par la FFSA.

Dans toutes les épreuves nationales du calendrier FFSA (Championnats de France, Coupes de France), les vérifications et contrôles techniques seront effectués sous la responsabilité d'un Commissaire Technique A ou B désigné au règlement particulier de l'épreuve. Pour les épreuves de niveau régional, les opérations pourront être menées par un Commissaire Technique « C ».

Le Commissaire Technique est seul accrédité à présenter au Président du Collège les différents rapports de son ressort pour décision à prendre.

Il pourra être appelé, à la demande du Président du Collège, à assister aux réunions du Collège des Commissaires Sportifs. Préalablement, il s'assurera et organisera la mise en œuvre des moyens humains, matériels et structures nécessaires devant être mis à disposition par l'organisateur pour réaliser l'ensemble de sa mission et les différents contrôles techniques jugés nécessaires. Il devra disposer des documents et matériels pour assurer sa fonction.

11.2.1 Effectifs

Le nombre minimum de Commissaires Techniques sur chaque épreuve est le suivant :

- *les épreuves de Championnat de France et de la Coupe de France : selon cahier des charges FFSA ;*
- *les épreuves nationales (Amicale, championnat régional, Coupe et Trophée) : deux Commissaires Techniques minimum + des Commissaires Techniques Stagiaires.*
- *les Courses Club : 1 Commissaire Technique.*

11.3. COMMISSAIRES DE PISTE

Les Commissaires de piste devront être en possession de la licence liée à leur activité. Les missions des Commissaires de piste sont reprises dans le guide des Commissaires de piste.

ARTICLE 12. JUGES DE FAIT - OBSERVATEUR – CHARGE DE RELATIONS

12.1 JUGES DE FAIT

Indépendamment des règles prévues dans ce présent règlement, il peut être désigné des juges de fait pour déterminer si un pilote a franchi ou non une ligne ou sur tout autre du même ordre. Le Président du Collège des Commissaires Sportifs précisera à chaque Juge de fait l'objet, le périmètre et la durée de son intervention. Ils devront être licenciés et ne pourront intervenir dans un domaine autre que celui qui lui aura été spécifié par le Président du Collège des Commissaires Sportifs.

12.2. OBSERVATEUR

Pour toute épreuve inscrite au calendrier, la FFSA pourra désigner un observateur qui aura pour mission de faire un rapport détaillé sur l'organisation et la qualité sportive d'une épreuve. Il ne pourra en aucun cas être officiel, concurrent ou conducteur dans l'épreuve où il est désigné. A aucun moment, il n'aura de responsabilité dans l'organisation de l'épreuve et ne pourra avoir aucune fonction exécutive.

12.3. CHARGE DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS (Applicable en 2009 uniquement en GPO)

▪ *Mission principale*

Informers les concurrents et tenir auprès d'eux, en permanence, un rôle de concertation. A ce titre, il sera en contact avec le Collège des Commissaires Sportifs afin de se tenir informé de toutes les décisions prises. Il doit être rapidement identifiable. Pour ce faire, il portera un badge très apparent ou un vêtement distinctif.

▪ *Présence lors du déroulement de l'épreuve*

Le planning de permanence du Chargé des Relations avec les concurrents sera affiché au tableau d'affichage officiel et comportera une présence :

- *aux vérifications administratives et techniques.*
- *au secrétariat du meeting.*
- *en pré-grille.*

▪ *Fonction*

Apporter à tous les demandeurs des réponses aux questions posées. Donner toute information ou toute précision complémentaire relative à la réglementation et au déroulement de l'épreuve.

▪ *Concertation*

Eviter la transmission au Collège des Commissaires Sportifs de demandes qui peuvent trouver, dans le cadre d'explications précises, une solution satisfaisante à condition qu'il ne s'agisse pas de réclamation (par exemple : fournir des précisions sur des temps contestés, avec le concours des chronométreurs). Le Chargé des Relations avec les concurrents s'abstiendra de toute prise de position. La neutralité sera la seule règle de fonctionnement.

▪ *Modalités*

La fonction de Chargé des Relations avec les concurrents doit être tenue par un Commissaire Sportif dans les épreuves nationales et internationale.

ARTICLE 13. BRIEFING

Le briefing est une réunion obligatoire, organisée après les essais libres par le Directeur de Course pour tous les pilotes engagés dans une épreuve, accompagnés de leur tuteur et le cas échéant de leurs mécaniciens. Cette réunion a pour but de rappeler les points spécifiques du règlement concernant l'épreuve, les règles de sécurité générales ou spécifiques au circuit concerné et d'apporter toutes précisions utiles au bon déroulement de la manifestation. La participation des pilotes au briefing sera contrôlée au travers d'une liste d'émargement et toute absence sera pénalisée par une amende de **150 €**. Le départ sera refusé à tout pilote n'ayant pas acquitté son amende.

ARTICLE 14. ENGAGEMENT

Tout engagement à **une épreuve** doit être accompagné du montant des droits sous peine de nullité. L'engagement à une compétition doit être fait par écrit ou sur la feuille d'engagement adressée par l'organisateur. Il oblige le concurrent à prendre part à la compétition, sauf en cas de force majeure dûment constatée.

Les engagements peuvent être contractés par télécopie à condition qu'ils soient expédiés avant la date limite de clôture et qu'ils soient confirmés par une lettre expédiée à la même date, accompagnée s'il y a lieu du montant des droits d'engagement.

En règle générale, la clôture des engagements est fixée par le règlement particulier de l'épreuve.

Un organisateur a le droit de refuser la participation d'un concurrent à une compétition si celui-ci n'a pas fait parvenir sa demande d'engagement dans les délais prescrits par le règlement particulier ou si cette demande n'est pas accompagnée des droits correspondants.

Un organisateur peut accepter au cours d'une compétition, la participation d'un concurrent dans deux catégories dans la mesure où cette double participation est explicitement prévue dans le règlement particulier. Le concurrent concerné devra alors acquitter un double droit d'engagement.

Dans le cas où le nombre d'engagements reçus dépasse le nombre maximum de concurrents fixés par le règlement, les participants sont désignés, soit en fonction de la date de réception des engagements, soit par tout autre moyen prévu dans le règlement particulier de l'épreuve.

Tout pilote doit, sous peine de se voir refuser son engagement ou de se voir signifier son exclusion de l'épreuve :

- **confirmer son engagement dès son arrivée sur le circuit,**
- **présenter sa licence à l'organisateur de la compétition et satisfaire aux vérifications administratives et/ou techniques,**
- **respecter les règlements ainsi que les directives de l'organisateur, du Directeur de Course, des Commissaires Sportifs ou Techniques.**

L'organisateur de l'épreuve est chargé du contrôle des licences, sous la responsabilité du Directeur de course.

Il peut conserver les licences jusqu'à la fin de la manifestation sportive. Aucun pilote ne peut participer aux essais officiels tant qu'il n'a pas satisfait aux formalités administratives et d'enregistrement ou de contrôle du matériel.

Les droits d'engagement ne pourront faire l'objet d'aucun remboursement ou dédommagement autres que ceux fixés par le règlement particulier de l'épreuve, et cela pour quelque motif que ce soit.

De par son engagement, un pilote (et son concurrent) s'engage à respecter, sous toutes ses formes, le règlement de l'épreuve.

ARTICLE 15. COURSES NATIONALES OU INTERNATIONALES

Course nationale : une course est dite nationale quand elle est accessible seulement à des pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFSA.

Une épreuve nationale peut, à la discrétion de l'ASN qui l'autorise, admettre la participation de licenciés d'autres ASN. Dans le cas où ladite épreuve ferait partie d'un Championnat ou série nationaux, les concurrents licenciés étrangers ne seront pas admis à comptabiliser de points au classement desdits championnats ou séries.

Course internationale : une course est dite internationale quand elle est inscrite au calendrier international de la CIK.

Les licenciés étrangers prenant part à une épreuve internationale FFSA devront être en possession d'une attestation de leur ASN les autorisant à participer à l'épreuve.

ARTICLE 16. DUREE D'UNE EPREUVE

Une manifestation est réputée commencer à l'heure prévue pour l'ouverture des vérifications administratives et/ou techniques et comprend tous les essais officiels et la compétition elle-même.

Elle prend fin à l'expiration du plus long des délais suivants :

- délai de réclamation ou d'appel ou fin de toute audition,
- fin des vérifications sportives et techniques effectuées après la compétition.

ARTICLE 17. ENREGISTREMENT DU MATERIEL - VERIFICATIONS TECHNIQUES

Le pilote est responsable de la conformité de son matériel et du bon fonctionnement des organes de sécurité.

17.1. ENREGISTREMENT DU MATERIEL

Les Commissaires Techniques peuvent procéder, notamment lors de l'enregistrement du matériel, à des opérations de marquage, de plombage, de mesure ou de pesée.

Ces opérations ont pour but de s'assurer que le matériel utilisé ou pouvant être utilisé à tous moments de la compétition est bien celui déclaré et n'ont en aucun cas valeur de conformité.

17.2. VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les vérifications techniques ont pour but de s'assurer de la conformité du matériel et des équipements. Ces vérifications peuvent être d'ordre dimensionnel, comparatif, qualitatif, visuel, etc.. et être faites à tous moments de la compétition en dehors et en plus du contrôle final.

ARTICLE 18. CODE SPORTIF

Sous peine de pénalités sportives et/ou de sanctions disciplinaires prévues au présent règlement, la pratique du karting est soumise aux règles de conduite suivantes, sauf dispositions particulières :

- tous les karts doivent être conformes au règlement technique national.
- tout acte d'intimidation est interdit : coup de pontons, coup de pare-chocs, coup de spoiler par exemple sous peine de sanctions pour conduite non sportive ou dangereuse.
- lors des essais ou des courses, aucun pilote ne peut accéder à la piste sans y avoir été autorisé par un commissaire de circuit.
- le pilote ne peut recevoir aucune aide extérieure pendant le déroulement d'une épreuve, y compris pendant les essais chronométrés et les tours de formation. Il lui est interdit d'emporter tout matériel de réparation (bougie, clé à bougie, etc.).
- les pousseurs sont interdits sauf pour les départs en pré-grille ou en grille et sur la zone de réparation.
- les chariots ou tout autre engin servant au transport des karts sont interdits sur la piste dès le commencement des tours de formation jusqu'à la fin de l'arrivée des pilotes, y compris lors du déroulement des essais libres ou chronométrés.
- il est interdit de circuler en dehors de la piste ou d'utiliser un autre parcours, seule la piste doit être utilisée que ce soit lors des essais, des tours de formation ou en course.
- il est interdit de circuler dans un sens contraire à celui de la piste, d'utiliser une piste de décélération ou d'accélération pour rejoindre le parc coureurs.
- tout pilote qui a l'intention de quitter la piste ou de rentrer au parc coureurs, ainsi que tout pilote en difficulté circulant à faible vitesse, doit se signaler en levant une main au dessus du casque.
- tout pilote qui ne peut redémarrer, doit dégager son kart de la piste le plus rapidement possible afin de ne pas constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes et rester près de son kart jusqu'à la fin de la course.
- en cours d'épreuve, le pilote qui se trouve en incident technique signalé, sauf dans le dernier tour, devra obligatoirement s'arrêter sur l'aire de réparation pour réparer avant de reprendre la piste.
- l'utilisation simultanée de pneus slicks et de pneus pluie sur un même kart est interdite.
- il est interdit, pendant les essais et les courses, de refroidir le carburant contenu dans le réservoir.
- Les invectives, injures, voies de fait, menaces, coups, pilote ou accompagnateur faisant du scandale seront sanctionnés par l'exclusion immédiate de la manifestation. De plus, si ces faits émanent d'un accompagnateur, celui-ci se verra interdire l'accès du paddock.

Des dispositions particulières sont édictées pour les courses sur piste occasionnelle (voir article 33 du présent règlement) ou en endurance.

ARTICLE 19. PENALITES SPORTIVES

Le choix des pénalités sportives relève uniquement du Collège des Commissaires Sportifs. Les Commissaires Sportifs peuvent infliger, en cas de violation des règlements, les pénalités suivantes par ordre de sévérité croissante en fonction de la gravité des faits pour toute infraction non prévue au barème ci-dessous :

- un avertissement,
- une amende,
- une pénalité de temps,
- une pénalité de points,
- une pénalité de tours,
- une immobilisation momentanée,
- une mise hors course,
- un déclassement,
- une exclusion de l'épreuve ou de la manifestation.

Les pénalités indiquées dans un règlement particulier ne se substituent pas à celles prévues dans le présent règlement, mais s'ajoutent.

Les Commissaires Sportifs peuvent infliger des pénalités de temps, notamment en cas du non-respect des règles sonométriques.

Les pénalités en cas du non-respect des règles sonométriques sont indiquées à l'article 27.

Le Collège des Commissaires Sportifs est habilité à demander, en outre, l'application de sanctions disciplinaires supplémentaires, en adressant à la FFSA un rapport circonstancié, s'il estime devoir demander une sanction complémentaire.

Rappel non limitatif de ces sanctions sans préjudicier des pénalités sonométriques ou des sanctions disciplinaires pouvant être infligées en supplément :

- Comportement dangereux en compétition ou aux essais : coups de roues, de pontons, de pare-chocs, de spoilers, sortie volontaire d'un concurrent, etc : **mise hors course ou déclassement ou exclusion de la manifestation.**
- Conduite non sportive : causer une collision évitable, heurt volontaire, abandon du kart sur la piste, prendre la piste à contre sens, répétition de fautes graves, etc : **mise hors course ou déclassement ou exclusion de la manifestation.**
- Défaut de maîtrise : **pénalités de 3 points ou déclassement.**
- Conduite en zigzag dans les tours de formation : **pénalités de 2 points.**
- **Non respect de la procédure de départ :**
 - pilote démarrant devant le peloton,
 - pilote utilisant un parcours autre que la piste utilisée en course pendant les tours de formation.Pour chacune de ces infractions relatives à la procédure de départ : **mise hors course.**
- Pilote ne gardant pas sa place pendant les tours de formation : **déclassement.**
- Faux départ ou anticipation du départ ou simulation du départ durant le tour de formation : **pénalités de 5 points, si récidive : mise hors course.**
- Pilote coupant la piste en course : **mise hors course ou déclassement.**
- Pilote ne regagnant pas le parc d'assistance (parc fermé) ou les stands immédiatement malgré la présentation du drapeau noir avec son numéro de course : **déclassement/mise hors course/exclusion de la manifestation.**
- Pilote persistant dans les infractions malgré une sanction : **mise hors course.**
- Pilote sans casque, ou sans gants, ou sans chaussures montantes, ou sans minerve : présentation du drapeau noir et rond orange : **immobilisation immédiate du pilote.**
- Doubler sous un drapeau jaune : **déclassement.**
- Doubler sous un drapeau bleu pour un pilote retardataire : **déclassement.**
- Obstruction systématique en course : **déclassement, si récidive, exclusion de la manifestation.**
- Refus de se soumettre aux vérifications techniques : **exclusion de la manifestation.**
- Pilote reconnu en infraction technique en dehors d'une non-conformité de poids :
 - Chronos ou manches : **déclassement.**
 - Contrôle final : **exclusion de la manifestation.**
- Pilote reconnu en non-conformité de poids :
 - Chronos, manches, pré-finale et finale : **déclassement.**
- Injures, invectives, voies de fait, menaces, coups, pilotes faisant du scandale : **exclusion de la manifestation.**
- Pilote en état d'ivresse : **exclusion de la manifestation.**
- Infraction à la réglementation sur le dopage : **exclusion de la manifestation.**
- Mécanique sur la pré-grille et démarrage du kart en parc fermé et pré grille sauf sur demande du Commissaire Technique : **déclassement ou départ interdit.**
- Mécanique sur la pré-grille sauf pression de pneu et changement bougie : **déclassement ou départ interdit.**

Tout pilote absent sur la grille de départ sera crédité d'un nombre de points égal au nombre de présents sur la pré-grille + 2.

Selon le format des épreuves, les pénalités en points pourront être transformées en pénalités en places.

En pré-finale et finale, les pénalités seront indiquées en place.

19.1. PENALITES ENCOURUES EN COURSE

Le fait que le Directeur de Course ou le Directeur de Course Adjoint n'ait pas présenté de drapeau à un pilote ne préjuge pas de l'application éventuelle de sanctions sportives qui pourraient être prises par le Collège des Commissaires Sportifs après l'arrivée.

Il pourra être fait usage du drapeau noir à condition que la sanction prévue au présent règlement soit au minimum un déclassement ou une mise hors course.

Sur présentation du drapeau d'avertissement à triangle noir et blanc, le pilote se verra pénalisé suivant l'échelle de pénalités ci-dessous :

- Première présentation du drapeau avec le numéro du kart : avertissement.
- Seconde présentation du drapeau avec le numéro du kart (et la pénalité) : pénalité.

La pénalité ne peut s'appliquer qu'après une première présentation du drapeau et sera de :

- 3 points en manches qualificatives
- 3 places en Pré finale et Finale (pénalité minimum).

ARTICLE 20. MISE HORS COURSE - EXCLUSION DE L'EPREUVE

20.1. MISE HORS COURSE

La mise hors course est notifiée après présentation du drapeau réglementaire ou sur décision du Collège des Commissaires Sportifs, et cela sans préjudice de sanctions complémentaires.

En cas de mise hors course, le pilote apparaît dans le classement.

20.2. EXCLUSION

L'exclusion de l'épreuve peut être prononcée pour infraction aux règlements ainsi que, d'une façon générale, pour non-respect des injonctions du Directeur de Course ou des Commissaires Sportifs.

En cas d'exclusion, le pilote n'apparaît plus dans le classement.

Une exclusion s'applique à une épreuve ou une manifestation.

En aucun cas, le montant des engagements ne sera remboursé au pilote sanctionné.

ARTICLE 21. IMMOBILISATION

L'immobilisation momentanée peut être décidée après présentation :

Du drapeau noir à rond orange. Le pilote dont le kart porte le numéro indiqué doit rejoindre immédiatement la zone de réparation et peut repartir après réparation (mise en conformité).

L'immobilisation définitive sera décidée après présentation :

Du drapeau noir avec le numéro du kart concerné. Le pilote dont le kart porte le numéro indiqué doit rejoindre immédiatement le parc fermé ou les stands et se présenter au Directeur de Course.

21.1. ZONE DE REPARATION

Une zone de réparation sera matérialisée à proximité du parc assistance arrivée. Cette zone n'est prévue que pour des interventions ne nécessitant pas une pesée (donc pas de changement de pièces). L'accès à cette zone ne sera possible qu'au seul mécanicien du pilote s'y arrêtant. L'emplacement de cette zone sera présenté aux pilotes lors du briefing.

ARTICLE 22. DECLASSEMENT

Le déclassement peut être signifié pour une faute ayant une répercussion directe sur le classement de l'épreuve en cours. Il peut concerner la série, la manche, le repêchage, la pré-finale, la finale où la faute a été commise et constatée.

Déclassement : si déclassement en manche, classé dernier + 3 points.

si déclassement en Pré-finale ou finale, classé dernier des partants.

Le déclassement de l'épreuve est possible en fonction de la gravité des faits.

ARTICLE 23. DEMANDE DE SANCTIONS

Si le comportement d'un licencié le justifie, le Directeur de Course ou le Collège des Commissaires Sportifs peut demander à la FFSA l'application de l'une des sanctions prévues par le règlement de discipline.

Rappel non limitatif des sanctions sportives, auxquelles peuvent s'ajouter des sanctions disciplinaires :

- Comportement dangereux en compétition ou aux essais, conduite non sportive : **déclassement**
- Refus de se soumettre aux vérifications techniques : **exclusion de la manifestation.**
- Pilote reconnu en infraction technique lors des chronos et des manches : **déclassement.**
- Pilote reconnu en infraction lors du contrôle final : **exclusion de la manifestation.**
- Traitement des pneumatiques : **suspension de licence ferme et radiation à vie en cas de récidive.**
- Voies de fait, invectives, injures, menaces envers un pilote, un accompagnateur ou un spectateur, un dirigeant ou un officiel : **exclusion de la manifestation et présentation en Commission de discipline.**
- Coups envers un pilote, un accompagnateur, un dirigeant ou un officiel : **exclusion de la manifestation et présentation en Commission de discipline.**
- Licencié en état d'ivresse, ou faisant du scandale dûment constaté : **exclusion de la manifestation.**
- Falsification de document ou fausse déclaration : **exclusion de la manifestation.**

Le pilote sera responsable des agissements et des omissions de son mécanicien ou de ses accompagnateurs : en outre, chacun de ces derniers sera également responsable de toute infraction au présent règlement national de l'ASN intéressée.

23.1. AMENDE

Conformément à l'article 157 du Code Sportif International, le montant des amendes infligées sera versé à la FFSA.

Le montant de l'amende ne pourra pas dépasser le montant prévu par le Code Sportif International.

L'amende est payable dans les 48 heures qui suivront la signification. Tout retard dans le versement de l'amende pourra entraîner une suspension de licence jusqu'au paiement de celle-ci.

Toutefois, les amendes jusqu'à 150 € devront être payées immédiatement.

ARTICLE 24. CONTROLES MEDICAUX

24.1. Au cours d'une épreuve et à la demande des autorités sportives, tout pilote peut subir sur place un examen médical motivé par son comportement ou son état de santé. Les autorités sportives prennent en conséquence les décisions qui s'imposent après avis du médecin présent sur le terrain. Cet examen peut, le cas échéant, s'accompagner d'un contrôle d'alcoolémie ou de contrôle antidopage. Ces contrôles pourront être effectués à tout moment au cours des entraînements ou des manifestations sportives même de manière inopinée à la demande du Directeur de Course ou des agents de l'inspection de la Jeunesse et des Sports.

Les contrôles seront effectués par des médecins agréés conformément aux dispositions légales.

24.2. Au cours d'une épreuve de karting, et à la demande des autorités sportives, tout licencié peut éventuellement faire l'objet, sur place, d'un examen médical motivé par son comportement, son état de santé, ou du fait d'éléments d'information portés à la connaissance des autorités sportives. Au terme de cet examen, qui le cas échéant peut s'accompagner d'un contrôle de l'imprégnation éthylique, les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent, après avis du médecin examinateur présent sur le terrain.

Dans le cadre de la pratique d'un contrôle d'imprégnation éthylique, celui-ci sera effectué à l'aide d'un éthylomètre homologué. Après constatation par le médecin examinateur d'une inaptitude à prendre le départ ou à officier, caractérisée par un taux d'imprégnation supérieur à 0,25 mg par litre d'air expiré, le médecin rédigera et transmettra un rapport à la Direction de Course.

Si le licencié le demande, et à titre de contre-expertise, il pourra être procédé, immédiatement après le premier contrôle, à une seconde lecture précédée de la remise à zéro et du test de l'appareil.

Chaque lecture du taux indiqué par l'éthylomètre devra être transcrite sur un document signé par le médecin et contresigné par la personne contrôlée.

Sur la base du rapport médical ou le Collège des Commissaires sportifs, le Directeur de Course (ou le directeur d'épreuve) prendra toute mesure utile.

FFSA



ffsa.tv

Le sport auto en vidéo

**LE SPORT AUTO A ENFIN SA WEB TV !
DE L'ACTION, DE LA PASSION, DE L'ÉMOTION...
CHOISISSEZ VOTRE PROGRAMME SUR FFSA.TV**

www.ffsa.tv

ARTICLE 25. DRAPEAUX

Tout pilote doit obéir strictement aux drapeaux qui lui sont présentés durant la course et dont la signification est la suivante :

DRAPEAUX UTILISES PAR LE DIRECTEUR DE COURSE OU SON ADJOINT :

Drapeau tricolore national : signal de départ de la course ou des essais chronos.

Drapeau vert à chevron jaune : faux départ.

Drapeau bleu : présenté aux pilotes qui vont être doublés avec un tour de retard au minimum. Sa signification est la suivante :

- **immobile** : gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes.
- **agité** : gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes, cédez le passage.

Précision importante : un groupe de pilotes sur le point d'être doublé doit laisser passer le ou les premiers **sans se doubler entre eux** sous peine de sanction. A la demande du Directeur de Course, et en fonction de la configuration de la piste, un deuxième drapeau bleu pourra être tenu par son Adjoint, ou tout autre Officiel habilité à cet effet.

Drapeau jaune à bande rouge : changement d'adhérence par exemple présence d'huile, flaque d'eau, aquaplanage suite à une averse, passage d'un revêtement sec à un revêtement glissant ; dans ce dernier cas, la présentation du drapeau sera accompagnée d'une main levée vers le ciel. Ce drapeau sera présenté pendant au moins 2 tours ou jusqu'au moment où le revêtement redevient normal. Si retour de la piste à l'état normal, présentation du drapeau vert.

Drapeau à croix rouge et blanc : signale l'intervention des services de secours, ralentissement immédiat. Pendant toute la durée de la présentation de ce drapeau, la course est neutralisée sur la partie de circuit balisée par les drapeaux jaunes signalant le danger. Il est donc formellement interdit de doubler dans cette portion.

Drapeau blanc : présence d'un kart au ralenti sur la piste.

L'utilisation des quatre drapeaux qui suivent, doit être accompagnée du numéro du kart concerné :

- **Drapeau noir à disque orange** : arrêt pour défektivité technique **ou vestimentaire**, le pilote peut repartir après réparation et mise en conformité.
- **Drapeau à triangle noir et blanc** : avertissement pour conduite non sportive ou dangereuse. Lors de la procédure de départ exclusivement, un Directeur de Course faisant le constat ou ayant un doute sur un non respect de la procédure de départ doit :
 - Informer clairement le Président du Collège des Commissaires Sportifs.
 - Informer le pilote, au moyen du drapeau noir et blanc accompagné du numéro de course, qu'une enquête le concernant est en cours sur le respect de la procédure de départ.

Dès son arrivée en parc assistance, le pilote se rendra au local du Collège des Commissaires Sportifs.

Le Directeur de Course fera un rapport précis au Président du Collège des Commissaires Sportifs. Le Collège des Commissaires Sportifs entendra le pilote concerné avant de prendre une décision.

- **Drapeau noir** : immobilisation du pilote. Il doit être utilisé pour informer le pilote concerné qu'il doit s'arrêter la prochaine fois qu'il approchera de l'entrée du parc assistance. Si pour un motif quelconque, le pilote ne respecte pas cette instruction, ce drapeau ne doit pas être présenté pendant plus de quatre tours consécutifs.

La décision de présenter ce drapeau est du ressort exclusif des Commissaires Sportifs et le concurrent concerné sera immédiatement informé de la décision.

- **Drapeau bleu avec double diagonale rouge** : arrêt pour un pilote avant qu'il soit doublé. Ce drapeau doit être utilisé dans les, pré-finale et finale. Dans le cadre d'amicale et de Championnat régional, ce drapeau ne sera pas utilisé si le Règlement Particulier de l'épreuve le prévoit.

Drapeau rouge : signal d'interruption d'une course, ralentir, ne plus dépasser, rouler à allure réduite, s'arrêter à l'endroit indiqué par le Directeur de Course au briefing. Dès la présentation du drapeau rouge, l'ensemble des Commissaires de piste agite leurs drapeaux jaunes tout le long du circuit pour signaler l'arrêt de la course.

Drapeau à damiers noirs et blancs : fin de course, des chronos, des essais, de l'entraînement.

DRAPEAUX UTILISES PAR LES COMMISSAIRES DE PISTE ET LA DIRECTION DE COURSE :

Drapeau jaune immobile : danger, ralentir, défense de doubler, début de zone neutralisée.

Drapeau jaune agité : danger grave, défense de dépasser, soyez prêt à stopper.

Drapeau vert : fin de zone neutralisée ; ce drapeau peut être utilisé pour indiquer le début d'une séance d'essais ou le départ des tours de formation.

ARTICLE 26. COHABITATION DES CATEGORIES

Dans le cadre d'un entraînement, la cohabitation doit se faire comme suit :

- Minikart (entre eux),
- Minime – Cadet,
- Autres catégories et Coupes de marque FFSA (il est recommandé de séparer les karts à boîte de vitesse des autres karts).

Les Minikarts sont autorisés à rouler (sur les circuits de catégorie 1.1 ou 1.2) avec les catégories Minime et Cadet dans le cadre de l'entraînement et sous certaines conditions. Ils évolueront sous la responsabilité d'un gestionnaire de piste et d'une personne chargée de l'assistance et de la surveillance en bord de piste. Un briefing systématique sera obligatoire avant chaque session et seuls 20 karts seront autorisés à rouler ensemble, les trois catégories confondues. Les Minikarts devront apposer un « A » majuscule en rouge sur fond blanc, sur leur plaque à numéro arrière.

Dans le cadre d'une « amicale » uniquement hors championnat, Coupe ou Trophée, la cohabitation doit se faire comme suit :

Catégories fédérales :

- Minikart,
- Minime – Cadet,
- Nationale
- KF2 – KF1,
- KZ125 – KZ2 – FC,
- Catégorie Open (Voir règlement technique)

Catégories Coupes de Marque : application du règlement de la Coupe de marque déposée à la FFSA exclusivement et en aucun cas des règlements particuliers adaptés.

A partir de 6 pilotes en catégorie fédérale et de 10 pilotes en Coupe de Marque, l'organisateur a obligation de faire rouler la catégorie fédérale ou la Coupe de marque indépendamment de la catégorie OPEN. Un pilote qui roule dans une catégorie inscrite dans une amicale ne peut rouler au cours d'une même épreuve également dans la catégorie OPEN.

Dans le cadre d'une épreuve de Championnat, Coupe ou Trophée, ou toute autre appellation, les catégories fédérales ne pourront pas être mélangées avec une ou des Coupes de Marque, sauf dans le cadre d'épreuves d'endurance d'au moins 3 heures ou 200 kilomètres.

Nota : Pour les catégories concernées par un classement « Gentlemen », il sera établi de la façon suivante :

- Si inférieur à 15 pilotes gentlemen, les gentlemen seront intégrés à la catégorie, mais un classement séparé sera établi.
- Si égal ou supérieur à 15 pilotes gentlemen, les gentlemen courront séparément de la catégorie référencée.

ARTICLE 27. BRUIT

27.1. CONTROLE DES DECIBELS

Pour réduire le bruit, des dispositifs de silencieux d'échappement efficaces sont obligatoires.

Pour toutes les catégories, la limite du bruit en vigueur est 105 dB/A au maximum, (sauf Grand Prix : 100 dB/A au maximum) y compris toute tolérance et influence de l'environnement, mesurée avec le moteur à un régime de 10.000 t/min (plus ou moins 500 t/min), le kart posé sur un support réalisé selon les directives CIK-FIA.

Des contrôles pourront être effectués à tout moment de l'épreuve. Toute infraction constatée lors d'un contrôle sera notifiée aux Commissaires Sportifs.

27.2. PRESCRIPTIONS POUR LA MESURE DES DECIBELS

Appareil de mesures : seuls les sonomètres ou les systèmes équivalents correspondant aux recommandations n° 651, classes 1 et 2 de la Commission Electronique Internationale (CEI) peuvent être utilisés.

Echelle de mesure : la mesure sera faite avec le réglage sur la courbe A et le temps de réponse rapide «FAST».

Étalonnage : le sonomètre est à étalonner selon les indications du fabricant avant chaque série de mesures.

Facteurs de perturbation : environnement : il en est tenu compte dans la méthode et dans l'ordre des mesures. Autres perturbations : les bruits ne provenant pas du véhicule qui est mesuré, doivent avoir au moins 10 dB/A de moins que le bruit du véhicule (par exemple : influence de véhicules se trouvant sur la piste).

Directives : le dispositif de mesure de bruit sera placé en position statique, comme pour les mesures FIA, un mètre derrière le kart, avec un angle de 45° par rapport à son échappement et à une hauteur de +/- 5 cm par rapport au sol.

Lieu des mesures : dans le parc fermé «arrivée» selon directive CIK-FIA et FFSA.

Résultat des mesures : les résultats obtenus lors des mesures sont à communiquer aux Commissaires Sportifs.

ARTICLE 28. PLACES DE DEPART

Selon la capacité de la piste, déterminée par les Règles Techniques et de Sécurité des Circuits de Karting en l'application des articles R331-18 à R331-45 du code du sport, une épreuve se déroulera en manches qualificatives, Pré-finale et Finale.

Dans une rencontre de vitesse, les places sur la ligne de départ sont déterminées de la façon suivante :

Par tirage au sort ou dans l'ordre des engagements :

1^{ère} manche qualificative dans l'ordre du tirage au sort ou des engagements ;

2^{ème} manche qualificative dans l'ordre inverse ;

Pré-finale selon le classement établi à l'issue des deux premières manches qualificatives. La pré-finale peut être facultative ;

Finale en fonction de l'ordre d'arrivée de la pré-finale ou selon le classement établi à l'issue des manches qualificatives.

Par essais chronométrés :

Manches qualificatives suivant le classement établi par les essais chronométrés ;

Pré-finale selon le classement établi à l'issue des manches qualificatives ;

Finale : en fonction de l'ordre d'arrivée de la pré-finale.

Pour mémoire :

La capacité des circuits de catégorie 1.1 de plein air permanents doit respecter les critères suivants

- Course de vitesse et entraînement : 3 karts par tranche de 100m avec un maximum de 45 karts présents simultanément sur la piste.
- Essais officiels d'une course de kart de catégorie A : le nombre de kart en piste sera égal à la capacité maximale (de la piste) autorisée en course, augmentée de 10%.
- Course d'endurance : 4 karts par tranche de 100m avec un maximum de 48 karts présents simultanément sur la piste.

Les karts pourront courir sur les circuits ayant une homologation moto de vitesse par le préfet ou la CNECV, après approbation complémentaire de la fédération délégataire, si le circuit n'est pas en contradiction avec le présent arrêté pour la sécurité du public et des pilotes.

En ce cas, si le développement du circuit est de :

- 1501m à 2000m de longueur, la capacité maximale sera de 45 karts présents simultanément sur la piste.
- Plus de 2000m de longueur, la capacité maximale sera de 60 karts présents simultanément sur la piste.

La capacité des circuits de catégorie 1.2 de plein air est de :

- Course de vitesse : 3 karts par tranche de 100m dans la limite maximale de 25 karts présents simultanément sur la piste.
- Course d'endurance : 4 karts par tranche de 100m dans la limite maximale de 25 karts présents simultanément sur la piste.

28.1. EX-AEQUO

En cas d'ex aequo à l'issue des manches qualificatives, le résultat des essais chronométrés ou le résultat de la dernière manche qualificative sera prépondérant pour départager les pilotes.

28.2. COHABITATION DES CATEGORIES

S'il est fait des essais chronométrés, la grille sera établie suivant le résultat de ces essais chronométrés, sans distinction de catégories avec un classement séparé.

ARTICLE 29. MANCHES QUALIFICATIVES

Si la piste ne permet pas de faire courir ensemble tous les pilotes d'une même catégorie, l'épreuve se déroulera en manches qualificatives entre les séries A-B-C-D, etc.

Chacune des séries ci-dessus mentionnées devra courir avec les autres séries, c'est à dire :

3 séries : A contre B A contre C B contre C

4 séries : A contre B C contre D A contre D

B contre C A contre C B contre D

Le pilote ayant obtenu le meilleur temps aux essais chronométrés, partira dans la série A, le 2^{ème} dans la série B, le 3^{ème} dans la série C, le 4^{ème} dans la série D, puis le 5^{ème} dans la série A, le 6^{ème} dans la série B, etc.

Les places de départ des séries sont celles du classement des essais chronométrés.

En cas d'ex-aequo avant la pré-finale, ils seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

Pour les manches qualificatives, le vainqueur se verra attribuer 0 point, le deuxième 2 points, le troisième 3 points, et ainsi de suite.

Les pilotes les mieux classés à l'issue des manches qualificatives seront qualifiés pour la pré-finale, dans la limite de la capacité de la piste.

Pré-finale : les places de départ seront attribuées en fonction du classement établi à l'issue des manches qualificatives.

Finale : les places de départ seront attribuées selon l'ordre d'arrivée de la pré-finale.

Non finalistes : il est possible d'organiser une course pour les pilotes non finalistes, étant précisé que le vainqueur sera classé après le dernier des finalistes (par exemple 20 finalistes : le vainqueur de cette course sera 21^{ème}, etc).

Les places de départ de cette course seront déterminées par le classement établi à l'issue des manches qualificatives.

29.1. MANCHES QUALIFICATIVES PARTICIPATION

Un pilote ne pourra prétendre participer aux phases finales (pré-finale et finale) que s'il a effectivement participé aux manches de qualification, cette non participation ne pouvant être due qu'à un événement indépendant de la volonté du pilote et constaté par un officiel de l'épreuve. Dans ce cas, le pilote pourra être refusé au départ de la pré-finale et de la finale sur décision du Collège des Commissaires Sportifs. **Cet article ne s'applique pas aux Grands Prix Karting (cf article 7.3.2).**

ARTICLE 30. DEROULEMENT DES ESSAIS CHRONOMETRES

Seules les séances d'essais par séance de temps sont applicables.

Dispositions générales : le meilleur tour est pris en considération. Les éventuels ex-aequo seront départagés par leur second meilleur temps.

A l'issue des essais chronométrés, tous les pilotes seront pesés.

Le pilote qui tombe en panne sur la piste, ne peut pas se faire aider.

Le pilote qui rentre au parc d'assistance (parc fermé) pour quelque raison que ce soit, ne pourra plus repartir.

Le pilote qui est victime d'une panne, doit rester à coté de son kart après l'avoir mis en sécurité et attendre la fin de la séance d'essai.

Le résultat des essais chronométrés doit être affiché dans les délais les plus brefs et, dans tous les cas, avant le départ de la première course.

Dans des conditions atmosphériques changeantes, les séries chrono **peuvent devenir** des séries qualificatives. Cette décision **sera** prise par le Collège des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course.

30.1. ESSAIS PAR SEANCE DE TEMPS LIMITE

Les essais chronométrés peuvent être réalisés pendant une ou deux séances limitées dans le temps avec un système de pointage et de chronométrage automatique.

Dans tous les cas, le temps sera de **10 mn maximum** par série. Tous les tours complets sont chronométrés. Dans le cas où la capacité de la piste ne permet pas de faire courir ensemble tous les pilotes engagés, il sera établi plusieurs séries.

Le Directeur de Course fixera le nombre de pilotes admis par séries d'essais, l'ordre de départ et la composition des séries, ainsi que la durée des séances.

En aucun cas, un pilote ne pourra participer à une série autre que la sienne, y compris en cas d'incident ou de panne mécanique, sous peine d'exclusion de la manifestation.

Le pilote ne se verra créditer d'aucun temps s'il ne peut participer à la série chronométrée qui lui est dévolue. Pendant les séances d'essais, chaque pilote aura la possibilité de s'arrêter pour effectuer différents réglages ou réparations.

Le pilote devra s'arrêter sur une aire de réparation prévue à cet effet où l'attendra son mécanicien.

ARTICLE 31. DEPART

a) Dispositions générales

La fermeture de la pré-grille aura lieu dans tous les cas cinq minutes avant l'heure prévue pour le départ (signal sonore 5 mn avant la fermeture de la pré-grille).

Les seules interventions mécaniques possibles en pré-grille sont le changement de bougie et la pression des pneumatiques.

Pour les catégories à démarreur et embrayage, une pré-grille sera disposée en épi, le responsable de la pré-grille devra s'assurer que tous les pilotes ont effectivement mis en route leur moteur avant de laisser partir la 1^{ère} ligne.

Sur la pré-grille est déterminée la position exacte que chacun des concurrents doit occuper au moment du départ des différentes épreuves (séries, manches, finales, etc) auxquelles il participe, place qu'il doit donc conserver pendant toute la durée de la procédure de départ.

Cependant, la corde étant définie lors de l'homologation de la piste (premier virage à droite, corde à droite ; premier virage à gauche, corde à gauche), le bénéficiaire de la pôle position peut choisir sa place de départ, sans pour cela amener un changement dans les lignes suivantes.

La ligne de départ doit être précédée, 25 mètres avant, d'une autre ligne transversale peinte qui détermine le repère de l'accélération franche.

Il est interdit aux pilotes de la 1^{ère} ligne d'accélérer avant cette ligne repère. Les deux pilotes de la 1^{ère} ligne doivent franchir cette ligne simultanément.

Deux Commissaires Sportifs, agissant en qualité de Juges de Fait, peuvent être placés de chaque côté de cette ligne à fin de contrôle.

b) Types de départ

Les départs sont donnés de la façon suivante :

Départ arrêté : réservé aux karts à boîte de vitesses : sur deux lignes ou deux par deux décalés, tous les karts seront sur deux files à l'arrêt, moteur en marche. Le départ sera donné sans obstacles d'aucune sorte (cônes, balises, etc...) au milieu de la piste. Toute simulation de départ durant le tour de formation est interdite. L'espace latéral entre 2 karts ne doit pas dépasser 1 mètre.

125 : Procédure de départ

Le pilote qui aura calé pendant la procédure de départ devra se placer en dernière position sur la grille de départ. Sa position initiale sur la grille devra être laissée libre.

Départ roulant : karts sans boîte de vitesse : sur deux lignes à vitesse réduite, les karts doivent se présenter face à la ligne de départ à allure réduite et constante jusqu'à la ligne d'accélération franche des 25 mètres. Le départ sera toujours donné avec, dans le centre de la piste, une rangée de cônes plastiques souples d'une hauteur d'environ 50 cm permettant de canaliser les deux files de pilotes. Ces cônes seront situés entre la ligne des 25 mètres et la ligne de départ. Il est interdit de dépasser, de se décaler ou de changer de file avant la ligne de départ.

Cette procédure peut être utilisée pour les catégories à embrayage.

Départ lancé : cette procédure est utilisée exclusivement pour les essais chronométrés, le kart étant à pleine vitesse lorsqu'il franchit la ligne de départ.

Départ lancé pour les karts de plus de 60 chevaux (Superkart) : les karts seront précédés d'une voiture pilote (roulant à une vitesse d'environ 80 km/h) et suivis d'une voiture d'intervention. A la fin du tour de formation (ou, le cas échéant, à la fin du dernier tour de formation), la voiture Pilote se retirera avant la ligne de départ et à ce moment là, le kart ayant obtenu la pôle position devra rouler à la même vitesse et les autres karts devront maintenir leur position jusqu'à ce que le départ soit signalé par le feu vert.

A la fin du tour de formation, si les conditions l'exigent, le Directeur de Course ordonnera à la voiture Pilote d'effectuer un ou plusieurs tours de formation supplémentaires. Si un tel tour de formation supplémentaire est effectué, le départ de la course sera considéré comme ayant été donné à la fin du 1^{er} tour de formation.

c) Tours de formation

Les tours de formation ont pour but de permettre la montée en température des différents éléments mécaniques et de pouvoir donner le départ des karts dans l'ordre qui leur a été attribué sur la pré-grille. Si un pilote n'est pas à sa place, il peut tenter de rejoindre la position qui lui a été assignée à condition de le faire prudemment et dans tous les cas avant d'avoir atteint la ligne rouge qui sera matérialisée sur la piste et indiquée par le Directeur de Course lors du briefing. Les autres pilotes doivent lui céder le passage.

- Si un pilote est resté en pré grille, il ne pourra plus en sortir à partir de l'instant où la pôle position aura franchie la ligne rouge et qu'il n'aura pas reçu l'accord du responsable de la pré-grille.
- Si un autre tour de chauffe est accordé par le Directeur de course, la procédure sera la même et le pilote n'étant pas à sa place pourra reprendre sa place avant la ligne rouge.
- Dans tous les cas il est absolument interdit de reprendre sa place entre la ligne rouge et la ligne de départ.

Rappel : le principe de la ligne rouge ne s'applique que pour les départs roulants.

La ligne rouge sera matérialisée au sol par de la peinture, ainsi que par un cône de chaque côté de la piste. Au cas où il tenterait de rejoindre sa place après la ligne rouge, il se verra présenter le drapeau noir et sera mis hors course.

31.1. PROCEDURE DE DEPART

Dès que le Starter ou le Directeur de Course indique, au moyen du drapeau vert, que les karts peuvent s'élancer, les pilotes sont aux ordres du Starter ou du Directeur de Course et ne peuvent plus recevoir d'assistance extérieure pour des réparations ou autre réglage de leur matériel.

Dès la présentation de ce drapeau, les conditions de la course entrent en vigueur et quel que soit l'endroit où se trouve un kart sur la piste, il est interdit de lui fournir une assistance quelconque sauf s'il s'agit de le dégager de la piste ou de le garer à un endroit sûr.

Cependant, le pilote qui est victime d'une panne à moins de 100 mètres après être sorti de la pré-grille (repère sur la piste) aura la possibilité de rapatrier son matériel avec l'aide de son mécanicien, et ce, sans jamais gêner les concurrents en piste (chariot interdit).

Les karts effectueront environ un tour de formation avant que le départ ne soit donné.

Pendant les tours de formation, sous peine de sanctions, les pilotes ont l'obligation de :

- circuler sur deux files sans zigzaguer,
- ne pas emprunter d'autres parcours que celui utilisé par la piste pour la course,
- garder la position déterminée sur la pré-grille,
- ne pas commettre de faux départ ou anticiper le départ.

Précision : La vitesse du tour de formation sera réglée par le détenteur de la pole position. Aucun concurrent ne pourra le dépasser pendant le tour de formation.

- **Faux départ :** tout faux départ sera signalé par le feu orange clignotant. L'utilisation des drapeaux pourra remplacer l'absence de feux. En cas de faux départ, le Directeur de Course ou le Starter agissant en qualité de Juge de Fait, peut, s'il l'estime nécessaire, arrêter la procédure de départ.

Toute anticipation ou décalage dans sa ligne, toute tentative pour anticiper le départ ou le retarder seront passibles d'une pénalité de 5 points ou 5 places.

En cas de récidive, le pilote sera mis hors course.

31.2. DEPART

Le départ est à la seule appréciation du Directeur de Course ou du Starter qui agit sur ce point en qualité de Juge de Fait, sans qu'il soit dans l'obligation d'attendre un pilote attardé pour donner le départ. Il donne le départ dès qu'il est satisfait de la formation et s'il n'y a pas eu d'accélération franche avant la ligne d'accélération.

Le signal de départ est donné à l'aide du drapeau national ou de feux de départ.

Le Directeur de Course ou le Starter doit se situer au bord de la piste et être visible de tout le peloton (de préférence en surélévation).

La course ne commence qu'au lever du drapeau tricolore ou lorsque les feux rouges s'éteignent. Sera considéré comme non partant, tout pilote n'ayant pas passé la ligne de départ au signal du Directeur de Course (signal de départ).

31.3. COURSE DECLAREE «PAR TEMPS DE PLUIE» PAR LA DIRECTION DE COURSE

Le choix des pneumatiques est laissé à l'appréciation des pilotes, la Direction de Course se réservant le droit de recourir au drapeau noir si elle juge un pilote mal équipé en pneumatiques, trop lent et trop dangereux pour les autres concurrents.

31.4. DISTANCES DE COURSE

Les distances de course sont fixées par l'organisateur dans le respect des catégories. Cependant, pour les épreuves se déroulant sur plusieurs journées (championnat régional par exemple), les concurrents marquant un même nombre de points en pré-finale et finale, les distances seront identiques.

Pour les épreuves se déroulant sur un seul meeting, le classement est établi en fonction **du classement** de la finale. De ce fait, la distance en pré-finale sera moins importante que la distance en finale.

ARTICLE 32. MINIMES - CADETS - MINI KART

Les Mini-Kart doivent rouler seuls et ne peuvent être mélangés à aucune autre catégorie (sauf si respect de l'article 26).

Il est interdit de laisser s'entraîner les minimes-cadets avec les autres catégories (sauf si respect de l'article 26). Les minimes-cadets peuvent courir ensemble ou séparément mais en aucun cas avec d'autres catégories. S'ils courent ensemble, un classement séparé doit être établi de la façon suivante :

- s'il est fait des essais chronométrés, la grille sera établie suivant le résultat de ces essais chronométrés, sans distinction de catégories.
- si l'on procède par tirage au sort, le groupe cadet sera positionné 50 mètres devant le groupe minime.

Lors des manifestations intégrant les catégories Minikart, Minime et Cadet, un observateur pourra être nommé par la FFSA. Les frais de déplacement de l'observateur seront pris en charge par l'organisateur.

ARTICLE 33. COURSE SUR PISTE OCCASIONNELLE OU EN SALLE

Lors des épreuves sur piste occasionnelle ou lors des courses en salle, il est autorisé d'aider les pilotes pendant la course pour dégager le circuit par mesure de sécurité.

Faute de pouvoir redémarrer, les karts devront impérativement être dégagés.

Dans l'un ou l'autre des cas de figure ci-dessus exposés, une aide extérieure pour résoudre un problème mécanique sera admise uniquement pendant les tours de formation.

ARTICLE 34. FIN DE COURSE

Pour tout pilote, quel que soit le nombre de tours qu'il aura effectué, la course se termine à la présentation du drapeau à damiers.

Que le pointage soit fait en automatique ou en manuel, les seuls juges sont les juges de fait (Directeur de Course, Directeur de Course adjoint, Starter, Commissaires Sportifs).

Dès que le drapeau à damiers a été présenté à un pilote, il doit se rendre au parc d'assistance (parc fermé) en empruntant que le parcours autorisé à vitesse réduite.

Le parcours situé entre la ligne d'arrivée et l'entrée du contrôle technique est placé sous le régime du parc d'assistance (parc fermé). Seul ce parcours est autorisé.

Le Directeur de Course signalera le dernier tour à l'aide d'un panneau.

- 34.1. Un pilote ne pourra quitter l'enceinte du circuit qu'après avoir signalé son abandon par écrit au Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 35. ARRÊT DE COURSE

S'il devient nécessaire d'arrêter la course à cause d'un accident pour des raisons de sécurité ou pour toute autre raison, un drapeau rouge immobile sera déployé par le Directeur de Course et simultanément, le drapeau jaune sera déployé à tous les postes de signalisation, indiquant que la course a été arrêtée.

Tous les pilotes cesseront de courir immédiatement, réduiront leur vitesse et devront s'arrêter à l'endroit indiqué lors du briefing.

Suite à l'arrêt de la course :

a) si 60 % (75% pour la catégorie Superkart) en ont été effectués, la course sera déclarée accomplie et le résultat en sera donné par ordre final à la fin du tour précédant l'arrêt.

b) si moins de 60 % (75% pour la catégorie Superkart) en ont été effectués, la course sera courue à nouveau en entier et le premier départ sera déclaré nul et non avenu.

- pour les manches qualificatives, seuls les pilotes précédemment présents sur la pré-grille avant l'arrêt de la course, seront autorisés à prendre le nouveau départ. La grille de départ sera la même que pour la course initiale.
- pour la pré-finale et Finale, seuls les pilotes ayant franchi la ligne d'arrivée pendant le tour précédant l'arrêt pourront prendre le nouveau départ. Les places de grille seront déterminées par l'ordre d'arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été arrêtée.

Le nouveau départ sera donné 30 minutes après l'arrêt de la course, ce délai pouvant être réduit avec l'accord de tous les pilotes présents sur la pré-grille.

L'accès à la pré-grille de départ sera fermé cinq minutes avant ce moment.

Ce n'est qu'en cas de force majeure que les Commissaires Sportifs autoriseront une extension de cette période précédant le nouveau départ, mais le délai de fermeture de la pré-grille ne sera prolongé en aucune circonstance.

Suite à la présentation du drapeau rouge, la zone d'arrêt des karts est considérée comme zone neutralisée. A ce titre, **aucune intervention sur le kart n'est autorisée**. Elle ne sera possible qu'après décision de la Direction de Course.

- 35.1 Dans le cadre d'une course d'endurance :

Moins de 30 % de la course effectués : la course sera courue à nouveau et le premier départ déclaré nul et non avenu.

de 30 % à 60 % de la course effectuée : attribution de 50% des points et le résultat sera donné par ordre final à la fin du tour précédent l'arrêt.

Plus de 60% de la course effectuée : course déclarée accomplie et le résultat en sera donné par ordre final à la fin du tour précédent l'arrêt.

ARTICLE 36. PARC D'ASSISTANCE (PARC FERME) - CONTROLE TECHNIQUE

L'accès au Parc d'assistance (parc fermé) n'est autorisé qu'aux seules personnes désignées par l'organisateur ou la FFSA, sauf Règlement Particulier de l'épreuve.

Toute mise en marche de moteur est interdite dans le parc d'assistance (parc fermé) (arrivée ou départ), sur la pré-grille et avant la présentation du panneau moteur, sauf à la demande des Commissaires Techniques.

Sauf accord des Commissaires Techniques, il est interdit de faire des réparations dans le parc d'assistance (parc fermé). Seul le contrôle de la pression des pneumatiques est autorisé en parc arrivée avant le pesage.

Les Commissaires Techniques peuvent vérifier la conformité d'un matériel ou d'un équipement à tout moment d'une épreuve et sont seuls juges de l'étendue des vérifications qu'ils désirent entreprendre. Ils pourront, s'ils le désirent, contrôler les pilotes de leur choix ainsi que leur matériel et leur équipement et exiger le démontage de tout organe mécanique ou accessoire dès lors que ces contrôles ou démontage ne nécessiteront pas le déplombage du moteur.

Les pilotes ont l'obligation de passer au contrôle technique et de répondre aux sollicitations du Commissaire Technique.

Les pilotes ne peuvent apporter aucune altération à leur matériel ou à leur équipement, ni faire aucun réglage. Toute intervention est interdite.

Les trois premiers pilotes seront systématiquement contrôlés, poids, matériel, équipement.

Au fur et à mesure de leurs arrivées des séances chronométrées, les 5 meilleurs temps pourront être gardés en parc d'assistance (parc fermé) jusqu'à la fin du délai de réclamation (Article 42).

De même, après les finales, tous les karts doivent être placés dans le parc d'assistance (parc fermé) jusqu'à l'expiration du temps pendant lequel une réclamation peut être présentée.

Ce processus peut être mis en place à l'initiative des commissaires techniques et sportifs à l'issue de toutes les courses (séries, manches, etc).

Des contrôles supplémentaires peuvent être effectués sur demande des Commissaires Sportifs.

Dans ce cadre, sur proposition écrite du commissaire technique responsable de l'épreuve et en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs, il sera possible de changer avant le départ tout ou partie de l'allumage homologué installé sur le moteur avec celui fourni par la FFSA (même modèle homologué que celui monté).

Cette intervention ne devra pas retarder le départ de la course (sauf cas exceptionnel).

Pour l'opération citée ci-dessus, trois aménagements au règlement seront prévus :

1°/ autorisation de mettre en marche le moteur dans le parc d'assistance départ.

2°/ autorisation de se rendre en pré grille au-delà du délai d'accès de celle-ci.

3°/ autorisation de la présence d'un mécanicien supplémentaire.

ARTICLE 37. INFRACTION TECHNIQUE

Le pilote est responsable de la conformité de son matériel.

La FFSA se réserve le droit de saisir un moteur à des fins d'expertises par le Constructeur. A ce titre, le concurrent ne pourra prétendre à aucun dédommagement pour aucun motif que ce soit.

Tout pilote qui aura été reconnu en infraction technique caractérisée, sera exclu de la manifestation dans laquelle ces faits auront été constatés et pourra être passible d'une décision disciplinaire (Article 23).

En cas de non-conformité constatée par un Commissaire Technique ou de réclamation portant sur la validité d'un matériel, il est établi en présence du pilote et de son mécanicien, exclusivement, un constat de non-conformité.

Le matériel sera conservé par les Commissaires Techniques.

Le constat sera transmis à la Direction de Course ou directement au Collège des Commissaires Sportifs pour décision.

A l'issue du délai d'appel et en l'absence d'appel, le matériel sera restitué au pilote.

En cas d'appel de la décision prise par le Collège des Commissaires Sportifs dans les délais et formes réglementaires, si la contestation porte sur la validité du matériel, celui-ci sera plombé devant le concurrent ou représentant légal.

Le matériel litigieux sera saisi et mis sous séquestre par les Officiels, pour expertise devant le Tribunal d'Appel Sportif par un Commissaire Technique désigné par la FFSA et n'ayant pas officié le jour de l'épreuve.

Les Commissaires Techniques désignés par la FFSA sont seuls compétents pour procéder à l'examen des moteurs et du matériel saisi à l'exclusion de toute procédure judiciaire.

Le Tribunal d'Appel Sportif statuera sans recours.

ARTICLE 38. CHASSIS ENDOMMAGES

Tout châssis, victime d'un accrochage important ou d'une sortie de piste ayant entraîné une détérioration d'éléments de sécurité, devra être présenté aux Commissaires Techniques qui détermineront les réparations ou changements de pièces.

Après réparation, le châssis devra être à nouveau présenté aux Commissaires Techniques qui établiront un rapport sur la remise en état du châssis. Après lecture de ce rapport, le Collège des Commissaires Sportifs sera le seul habilité à autoriser le pilote à reprendre la piste.

Le Directeur de Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs peut(vent) demander que tout kart impliqué dans un accident soit contrôlé.

ARTICLE 39. CLASSEMENT

Sera déclaré vainqueur le pilote ayant passé la ligne d'arrivée en 1^{ère} position, sous réserve d'éventuel rapport sportif ou technique.

Tous les pilotes qui prennent le départ, seront classés selon leur ordre de passage après le baisser du drapeau à damiers et le nombre de tours effectués.

Le ou les pilotes qui tombent en panne pendant les tours de formation et qui ne peuvent prendre le départ de la course, devront être classés derniers sans points de pénalités et considérés comme non partants.

Tout pilote absent sur la grille de départ sera crédité d'un nombre de points égal au nombre de partants + 2.

Le classement sera obtenu par l'ordre d'arrivée de la Finale.

39.1. PUBLICATION DU CLASSEMENT

La publication officielle du classement devra précéder d'au moins une demi-heure la distribution des prix. En cas d'appel, il ne sera publié qu'un classement provisoire et les prix seront retenus jusqu'à la proclamation du classement définitif.

Toutefois, dans le cas où l'appel n'affecterait qu'une partie du classement, l'autre partie pourra être publiée à titre définitif et les prix correspondant pourront être distribués.

ARTICLE 40. RECLAMATIONS

Le droit de réclamation n'appartient qu'au concurrent.

Seul le concurrent ou son mandataire porteur d'un pouvoir écrit pourra déposer réclamation.

Un concurrent souhaitant adresser une réclamation à l'encontre de plus d'un concurrent doit présenter autant de réclamations qu'il y a de concurrents impliqués dans l'action concernée.

Elles devront être faites par écrit et remises au Directeur de Course ou au Président du Collège des Commissaires Sportifs.

Elles devront être accompagnées d'une caution de **670 €** en espèce ou en chèque français.

Cette somme ne sera remboursée que si le bien fondé de la réclamation a été reconnu.

Il ne peut y avoir de réclamation contre une décision du Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 41. DELAIS DE RECLAMATION

Les réclamations se rapportant à une compétition doivent être adressées au Directeur de Course exclusivement dans les 30 minutes suivant :

- la fermeture du contrôle administratif si la réclamation porte sur la validité de l'engagement d'un concurrent.
- la fin de l'enregistrement du matériel si la réclamation porte sur la validité d'un moteur ou d'un châssis.

Les réclamations se rapportant à la publication des résultats d'une séance chronométrée, d'une manche qualificative, d'un repêchage, d'une pré-finale doivent être adressées au Directeur de Course dans les 10 minutes de l'affichage.

Les réclamations se rapportant à la publication du résultat final d'une épreuve doivent être adressées au Directeur de Course dans les 30 minutes suivant l'affichage.

La publication des résultats doit comporter l'heure d'affichage et la signature d'un officiel, l'heure d'affichage n'étant apposée qu'au moment même de l'affichage par un officiel. Cette mention fera foi de façon irréfragable.

ARTICLE 42. EXAMEN DES RECLAMATIONS

Toutes les réclamations sont examinées d'urgence par le Collège des Commissaires Sportifs qui devra obligatoirement motiver sa décision et en informer le réclamant. En cas d'égalité des voix, la voix du Président du Collège des Commissaires Sportifs sera prépondérante.

Dans tous les cas, le Collège des Commissaires Sportifs devra obligatoirement entendre les concurrents ou les pilotes intéressés avant de prendre une décision sur les réclamations déposées contre eux.

L'audition du plaignant et de toute personne visée par la réclamation aura lieu le plus tôt possible après le dépôt de la réclamation.

Les intéressés pourront se faire accompagner de témoins des faits (licenciés).

Les Commissaires Sportifs devront s'assurer que les intéressés ont été personnellement touchés par la convocation.

En l'absence de l'intéressé, la décision pourra être rendue par défaut.

Il est précisé que :

- si la réclamation est fondée, le réclamant est remboursé des sommes qu'il a déposées.
- si la réclamation est reconnue sans fondement, le réclamant perd sa caution.

ARTICLE 43. IRRECEVABILITE

Sont irrecevables toutes réclamations contre les constatations prises par les Juges de Faits dans l'exercice de leurs fonctions au cours d'une épreuve.

Une réclamation ou un appel émis par une personne non-licenciée est irrecevable.

Aucune réclamation ni appel ne sera admis à l'encontre des sanctions signifiées en course : présentation du drapeau noir et blanc, présentation du drapeau noir à disque orange, présentation du drapeau noir.

ARTICLE 44. APPEL

Celui des concurrents pour lequel la décision du Collège des Commissaires Sportifs est défavorable peut faire appel de cette décision auprès du Tribunal d'Appel de la FFSA.

Procédure :

1) Lorsque la décision a été notifiée dans le cadre de l'épreuve :

- Le concurrent doit déclarer par écrit dans l'heure qui suit la notification ou la publication de la décision, au Directeur de Course ou à un Commissaire Sportif, son intention de faire appel. Toutes les intentions d'appels régulièrement déclarées à l'intérieur du délai d'appel seront prises en considération par les Commissaires Sportifs sans aucune exception. Le concurrent doit joindre impérativement à cette déclaration d'intention d'appel une caution de **3200 €** qui sera encaissée par la FFSA et éventuellement restituée selon la décision qui sera prononcée par le Tribunal d'Appel National.
- Le concurrent doit envoyer sa lettre d'appel en recommandé avec accusé de réception dans le délai de 2 jours francs à la FFSA.

2) Lorsque la décision est notifiée, soit au concurrent en personne, mais hors le cadre de l'épreuve, soit par lettre recommandée avec accusé de réception, le concurrent dispose d'un délai de 2 jours francs à partir de la notification ou de la réception de la lettre recommandée avec accusé de réception pour adresser sa lettre d'appel en recommandé avec accusé de réception à la FFSA, accompagnée de la caution de **3200 €**. Dans ce cas, la déclaration d'intention d'appel n'est donc plus exigible.

Lorsque le Collège des Commissaires Sportifs est informé de l'intention d'un concurrent de faire appel, il doit suspendre le classement qui peut être mis en question et la remise des prix correspondants.

La décision de sanction du Collège des Commissaires Sportifs sera immédiatement exécutoire nonobstant appel lorsque seront en cause des problèmes de sécurité ou d'irrégularité dans l'engagement d'un concurrent pour participer à l'épreuve.

Toutefois, à titre de sauvegarde, en cas d'appel du concurrent, en dehors des cas susvisés (sécurité, irrégularité dans l'engagement), la sanction sera suspendue sans que le concurrent et le pilote puissent prétendre à la remise des prix ou au podium, ni apparaître au classement officiel final de l'épreuve, à une autre place que celle qu'entraînerait l'application de la sanction, sauf à obtenir gain de cause devant les juridictions d'appel, leurs droits étant alors rétablis.

Les pénalités de passage et d'arrêt dans la voie des stands ne sont pas susceptibles d'appel.

ARTICLE 45. TRIBUNAL D'APPEL SPORTIF

Le Tribunal d'Appel Sportif de la FFSA statuera en dernier ressort sur tout appel interjeté contre une sanction prononcée par un Collège de Commissaires Sportifs.

Le représentant de la FFSA est chargé de l'instruction des affaires soumises au Tribunal d'Appel Sportif. La procédure abrégée est applicable en cas d'urgence.

Les principes de fonctionnement du Tribunal d'Appel Sportif de la FFSA sont définis par le service juridique de la FFSA.

ARTICLE 46. FRAIS DE PROCEDURE

Le Tribunal d'Appel Sportif fixe le sort des frais de procédure lesquels comprendront les frais de déplacement des membres du Tribunal d'Appel Sportif et décide éventuellement de la condamnation de tel ou tel intéressé au paiement de tout ou partie des frais.

Le montant des frais sera liquidé par les services administratifs de la FFSA qui en assureront le recouvrement. Faute par le licencié condamné de régler le montant dans le délai de 15 jours de la 2^{ème} réclamation recommandée avec accusé de réception contenant mise en demeure, son dossier sera transmis à la Commission de Discipline.

ARTICLE 47. AMENDE DE FOL APPEL

Nonobstant la condamnation aux frais de procédure, le Tribunal d'Appel Sportif pourra condamner tout appelant dont l'appel est incontestablement dilatoire, infondé, dolosif, en tout cas reprochable, à une amende dite de «fol appel» dont le montant sera au plus égal à la caution d'appel. Le non-paiement de cette amende donnera lieu à la transmission du dossier à la Commission de Discipline.

ARTICLE 48. SOLIDARITE

En complément des dispositions de l'article 123 du CSI, les pilotes, conducteurs et concurrents sont responsables des agissements de leurs mécaniciens, accompagnateurs, en outre, chacun de ces derniers sera responsable de toute infraction aux règlements.

ARTICLE 49. DISPOSITION SUPPLETIVE

Pour tous les cas de figure non prévus par les règlements techniques et sportifs de la FFSA, il sera fait application des règles édictées par la CIK ou du Code Sportif International lorsqu'il y aura une similitude évidente avec un problème posé au cours d'une épreuve nationale.

ARTICLE 50. RAPPORT DE CLOTURE

Toute compétition de karting donne lieu à rédaction d'un rapport de clôture réglementaire comprenant : la liste des engagés, les classements, les incidents de course, les noms des officiels : Directeur de Course, Commissaires Sportifs et Techniques, sur l'imprimé spécial délivré par la FFSA. Il doit être adressé sous huitaine à la **FFSA**, via la Commission Régionale de Karting par l'ASK organisatrice, dûment rempli, libellé lisiblement et signé, sous peine d'une amende de 77 € imputable à l'ASK organisatrice.

Toutes les rubriques doivent être complétées sous peine de se voir refuser l'approbation pour une prochaine épreuve, le tout sans préjudice de sanctions disciplinaires pour les dirigeants.

ARTICLE 51. DISPOSITIONS PARTICULIERES

Il ne sera possible de déroger au présent règlement que par des règlements approuvés par la Commission Nationale du Karting de la FFSA.

TABLEAU DES RECLAMATIONS ET APPELS

	RECLAMATIONS	APPELS
	QUALITE	
	Pilote au sens de l'art 1. du RSN ou son mandataire qualifié (pouvoir)	
	DELAIS	
	Réclamations sur les <u>engagements</u> : 30 mn suivant fermeture du contrôle administratif Réclamations <u>techniques</u> : 30 mn - suivant fin enregistrement du matériel - suivant arrivée de la finale : Réclamations sur les <u>classements</u> : - essais chrono, manche qualificative ou pré-finale : 10 mn suivant l'affichage - finale : 30 mn suivant l'affichage	Déclaration d'intention d'appel : 1 heure après affichage de la décision Intention d'appel confirmée par lettre recommandée dans les deux jours.
	FORMES	
	PAR ECRIT	PAR ECRIT
	CAUTION IMMEDIATE	
LES DROITS DES CONCURRENTS	670€ Chèque français inclus ou en espèces à l'ordre de l'ASK organisatrice	Appel national : 3200 € à l'ordre de la FFSA Appel international
	MOTIFS	
	Contre : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Décision notifiée par le Directeur de Course (hormis les sanctions signifiées en course). ▪ Un autre concurrent et/ou pilote majeur également inscrit à l'épreuve, pour infraction aux règlements administratifs ou techniques, internationaux, nationaux ou particuliers, tout comportement antisportif. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Toute décision du Collège des Commissaires Sportifs
	EFFET SUSPENSIF	
	Automatique pour les résultats d'une épreuve.	Cf Article 44 - Appel - du RSN
	DESTINATAIRE	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Directeur de Course, à défaut son adjoint ▪ A défaut, Collège des Commissaires sportifs. <u>Aucune réclamation ne sera admise si elle est accompagnée, précédée ou suivie d'insultes, invectives, menaces, coups, scandale et autres voies de faits.(Art 1 RSN)</u>	- Appel national : Commissaires Sportifs - Appel international : FFSA
LES DEVOIRS DES CONCURRENTS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Etre vigilant aux affichages ▪ Respecter les délais ▪ Prévoir la somme nécessaire pour la caution 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Collège des Commissaires Sportifs.
LES DEVOIRS DES OFFICIELS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Convoquer le(s) intéressé(s) et le(s) concurrent(s). ▪ Audition du ou des intéressé(s) en présence de leur(s) concurrent(s). ▪ Statuer le plus rapidement possible. ▪ Signifier la sanction par écrit au pilote et à son concurrent. ▪ Afficher la décision. 	
	OBLIGATIONS DES AUTRES OFFICIELS	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attendre la fin des délais après affichage des résultats et/ou des décisions du Collège. ▪ Recevoir toute réclamation présentée dans les délais. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Recevoir toute notification d'appel présentée dans les délais.

REGLEMENT PARTICULIER TYPE

ARTICLE 1. ORGANISATION

L'ASK organise le une épreuve dénommée sur le circuit de homologué en catégorie numéro..... longueur (Nombre maximum de pilotes en piste :).

Cette épreuve sera organisée conformément aux règlements sportif et technique FFSA et au présent règlement particulier.

ARTICLE 2. PILOTES ADMIS

La compétition est ouverte aux licencié(e)s FFSA, titulaires d'une licence de compétition en cours de validité, et aux pilotes étrangers détenteurs d'une licence délivrée par une ASN étrangère.

Le droit d'engagement est fixé à €, à régler impérativement au plus tard le auprès de l'organisateur

ARTICLE 3. CATEGORIES

Catégories admises :

a) catégories fédérales : à décrire avec précision

b) catégories Coupes de marque : à décrire avec précision

Minimum de par catégorie et Maximum de par catégorie
Maximum de pilotes engagés sur l'épreuve.

Priorité absolue sera donnée aux catégories fédérales définies par la FFSA (châssis, moteurs, pneumatiques homologués). La participation de pilotes concourant pour un challenge agréé par la FFSA sera incluse si le nombre d'engagés est égal ou supérieur à 10 participants.

ARTICLE 4. ORGANISATION

a) par tirage au sort ou dans l'ordre des engagements.

b) par essais chronométrés, système utilisé :

	SAMEDI	DIMANCHE	
Essais libres	De A	De A	
Enregistrement Matériel	De A	De A	
Briefing	De A	De A	
Essais Chrono	De A	De A	Distances de course
Manches Qualificatives	De A	De A	
Pré-finale	De A	De A	
Finale	De A	De A	

ARTICLE 5. OFFICIELS

Direction de Course	.....	Lic. n°.....
	.....	Lic. n°.....
Commissaires Sportifs	.....	Lic. n°.....
(3 obligatoirement)	.....	Lic. n°.....
	.....	Lic. n°.....
Commissaires Techniques	.....	Lic. n°.....
(2 obligatoirement)	.....	Lic. n°.....
Responsable Commissaires de Piste	.....	Lic. n°.....
Responsable Chronométrage	.....	Lic. n°.....
Représentant Coupe de Marque	.....	Lic. n°.....
Médecin	.....	Lic. n°.....

ARTICLE 6. DRAPEAUX

Dans le cadre de l'organisation d'une course hors Championnat de France et Coupe de France, le choix est laissé à l'organisateur d'utiliser ou pas le drapeau bleu à diagonales rouges pour les catégories : Minikart, Minime et Cadet.

Cocher les catégories pour lesquels le drapeau bleu à diagonales rouges ne sera pas utilisé lors de l'épreuve :

Minikart

Minime

Cadet

ARTICLE 7. CLASSEMENT

Le classement sera obtenu par l'ordre d'arrivée de la finale.

ARTICLE 8. RECLAMATIONS

Les réclamations se rapportant à une compétition doivent être adressées au Directeur de Course dans les délais impartis, conformément à l'article 40 du Règlement Sportif National.

ARTICLE 9. CONTROLE ANTIDOPAGE

« Un Contrôle antidopage pourra être effectué en cours ou à l'issue de l'épreuve ou au cours des essais ».




Tout changement d'information doit faire l'objet d'un courrier à la FFSA.

Date et Cachet de l'ASK




Date et Visa de la CRK

Date et Visa de la FFSA




DRAPEAUX UTILISES PAR LA DIRECTION DE COURSE

	CIRCUIT	ROUTE	KARTING
	Départ de la Course	Course de Côte : Ouverture de l'épreuve.	départ de la Course ou des essais chronos.
	Signal d'arrêt en fin de course, d'essais, de chronos.	Course de Côte : Signal de fin d'épreuve.	Fin de course, des essais, des chronos, de l'entraînement.
	AGITE : Signal d'arrêt absolu.	Course de Côte : Signal d'arrêt absolu si obstruction totale de la piste ou accident.	Signal d'interruption d'une course, ralentir, ne plus dépasser, rouler à allure réduite, s'arrêter à l'endroit indiqué par le Directeur de Course au briefing.






Les drapeaux suivants sont toujours présentés **IMMOBILES** accompagnés d'un panneau indiquant le numéro de course de la voiture ou du kart concerné.

	Grave accident (perte d'un élément mécanique ou de carrosserie, voiture en feu...) ne semblant pas être décelé par le pilote. Arrêt obligatoire au stand au prochain passage pour la voiture portant ce numéro.		Arrêt pour déféctuosité technique, le pilote peut repartir après réparation pour le kart portant ce numéro.
	Dernier avertissement avant mise en exclusion pour conduite non sportive, pour la voiture portant ce numéro de course.		Avertissement pour conduite non sportive, pour le kart portant ce numéro de course.
	Signal d'arrêt pour la voiture portant ce numéro.		Signal d'arrêt pour le kart portant ce numéro.

KARTING UNIQUEMENT

	Faux départ		Arrêt pour un pilote avant qu'il soit doublé ou quand il a été doublé. Ce drapeau doit être utilisé dans les repêchage, pré-finale et finale, accompagné du numéro du kart.
	Intervention des services de secours, ralentissement immédiat. Pendant toute la durée de présentation de ce drapeau, la course est neutralisée sur la partie de circuit balisée par les drapeaux jaunes signalant le danger. Il est donc formellement interdit de doubler dans cette portion.		

DRAPEAUX UTILISES PAR LES COMMISSAIRES

	CIRCUIT	ROUTE	KARTING
	Il est présenté immobile à une voiture sortant des stands. Vous risquez maintenant une pénalité. Pendant les essais : AGITE : une voiture plus rapide s'apprête à vous doubler. Edoulez le passage de toute urgence. Pendant la course : AGITE : Vous allez être doublé par une voiture ayant au moins un tour d'avance. Laissez-la passer.	Course de Côte : Présenté au concurrent le poins rapide lui signifiant qu'il doit impérativement se laisser doubler.	Présenté aux pilotes qui vont être doublés avec un tour de retard au minimum. Gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes, cédez le passage.
	1 DRAPEAU AGITE : réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur la piste ou en bord de piste. 2 DRAPEAUX AGITES : Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste. Normalement, les drapeaux jaunes ne devraient être montrés qu'aux postes se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux.	1 DRAPEAU AGITE : réduisez votre vitesse. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur la route ou au bord de la route. 2 DRAPEAUX AGITES : Réduisez votre vitesse. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la route.	1 DRAPEAU IMMOBILE : Danger, réduisez votre vitesse, ne doublez pas, début de zone neutralisée. 2 DRAPEAUX AGITE : Danger grave, défense de dépasser, soyez prêt à stopper.
	IMMOBILE : Surface glissante quelle qu'en soit la cause. Changement d'adhérence.	IMMOBILE : Surface glissante quelle qu'en soit la cause. Changement d'adhérence.	IMMOBILE : Surface glissante quelle qu'en soit la cause. Changement d'adhérence.
	AGITE : Retour de la piste à son état d'origine. Tous les postes signalent que la piste est "claire" pendant le tour de reconnaissance et le tour de formation.	Rallye : Retour de la route à son état d'origine. Course de côte : signal de mise en place des postes dommissaires à l'ouverture de la piste. Retour de la route à son état d'origine	Fin de zone neutralisée. Ce drapeau peut être utilisé pour indiquer le début d'une séance d'essais ou le départ des routs de formation.
	AGITE : Vous allez rattraper un véhicule beaucoup plus lent et peut-être être sérieusement gêné.	Véhicule d'intervention. Vous allez rattraper un véhicule beaucoup plus lent et peut-être être sérieusement gêné.	Présence d'un kart au ralenti sur la piste.

CASQUES KARTING

APPLICATION

International

Seuls sont autorisés :



SNELL K98 / SA 2000 / SA 2005 / K2005







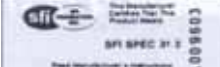
BRITISH BS 6658-85 type A - type A/FR – et ses amendements.

SFI Foundation Inc. SPEC 31.1A et 31.2A

SNELL-FIA CMR2007 / FIA CMS2007, pour les Pilotes de moins de 15 ans (norme recommandée en 2008 et obligatoire en 2009).

National et Régional Toutes les normes ci-dessous sont admises sans exception.

NORME	ÉTIQUETTE	REMARQUES	APPLICATION
<ul style="list-style-type: none"> SIS 88.24.11 (2) (SWEDEN) DS 2124.1 (DENMARK) SFS 3653 (FINLAND) 		<ul style="list-style-type: none"> Etiquette en tissu Couleur noir ou bleu sur blanc Numéro fabricant et spécification selon modèle 	<ul style="list-style-type: none"> National Régional
<ul style="list-style-type: none"> ONS/OMK (GERMANY) 		<ul style="list-style-type: none"> Autocollant Bleu sur blanc Autocollant 	<ul style="list-style-type: none"> National Régional
<ul style="list-style-type: none"> BSI (G. BRITAIN) BS 6658-85 Type A 		<ul style="list-style-type: none"> Autocollant 	<ul style="list-style-type: none"> International National Régional
<ul style="list-style-type: none"> BSI (G. BRITAIN) BS 6658-85 Type A/FR 		<ul style="list-style-type: none"> Autocollant 	<ul style="list-style-type: none"> International National Régional
<ul style="list-style-type: none"> BSI (G. BRITAIN) BS 2495-77 (amendement 5 inclus) 		<ul style="list-style-type: none"> Autocollant 	<ul style="list-style-type: none"> National Régional
<ul style="list-style-type: none"> SNELL FOUNDATION (USA) SA 95 		<ul style="list-style-type: none"> Autocollant 	<ul style="list-style-type: none"> National Régional
<ul style="list-style-type: none"> SNELL FOUNDATION (USA) K 98 		<ul style="list-style-type: none"> Autocollant 	<ul style="list-style-type: none"> International National Régional
<ul style="list-style-type: none"> SNELL FOUNDATION (USA) SA 2000 			<ul style="list-style-type: none"> International National Régional
<ul style="list-style-type: none"> SNELL FOUNDATION (USA) SA 2005 			<ul style="list-style-type: none"> International National Régional
<ul style="list-style-type: none"> SNELL FOUNDATION (USA) K2005 SNELL FOUNDATION (USA) FIA CMS2007 		<ul style="list-style-type: none"> Uniquement pour pilotes de moins de 15 ans 	<ul style="list-style-type: none"> International National Régional International National Régional

<ul style="list-style-type: none"> • SNELL FOUNDATION(USA) FIA CMR2007 		<ul style="list-style-type: none"> • Uniquement pour pilotes de moins de 15 ans 	<ul style="list-style-type: none"> • International • National • Régional
<ul style="list-style-type: none"> • AFNOR (FRANCE) NF S 72 305 		<ul style="list-style-type: none"> • Etiquette verte en tissu 	<ul style="list-style-type: none"> • National • Régional
<ul style="list-style-type: none"> • CEE / EEC (EUROPE) E22 avec amendements De la série "03" ou "04"ou "05" 		<ul style="list-style-type: none"> • Numéro encerclé change selon pays d'homologation • N° d'homologation doit commencer par "03" ou "04"ou "05" ...suivi du numéro de série 	<ul style="list-style-type: none"> • National • Régional
<ul style="list-style-type: none"> • SFI (USA) SFI SPEC 31.1A 		<ul style="list-style-type: none"> • Autocollant 	<ul style="list-style-type: none"> • International • National • Régional
<ul style="list-style-type: none"> • SFI (USA) SFI SPEC 31.2A 		<ul style="list-style-type: none"> • Autocollant 	<ul style="list-style-type: none"> • International • National • Régional
<ul style="list-style-type: none"> • SFI (USA) SFI SPEC 31.1 		<ul style="list-style-type: none"> • Autocollant 	<ul style="list-style-type: none"> • National • Régional
<ul style="list-style-type: none"> • SFI (USA) SFI SPEC 31.2 		<ul style="list-style-type: none"> • Autocollant 	<ul style="list-style-type: none"> • National • Régional

CHAMPIONNATS DE FRANCE FFSA

KF3 – KF2 – KZ2

GRANDS PRIX OPEN (GPO)

Préambule

La FFSA organise les Championnats de France KF3 – KF2 et KZ2 composés de 10 épreuves réparties sur 5 Meetings.

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. La FFSA confie la gestion, l'organisation, la promotion et le développement des Championnats de France en catégories **KF3**, **KF2** et **KZ2** à la société **13^{ème} Avenue**. A ce titre, 13^{ème} Avenue est nommé « **Promoteur** » des Championnats de France KF3, KF2 et KZ2.

Ces Championnats se composent d'une série de 10 épreuves dénommées **GRANDS PRIX OPEN Karting FFSA** (ci-après les **GPO**). Ces 10 épreuves se dérouleront sur 5 weekends, soit par Meeting : une épreuve le samedi, une épreuve le dimanche.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

- 1.2. Les « GPO FFSA » se dérouleront selon le calendrier ci-dessous :

28 et 29 mars 2009	Angerville (France)	ASK Angerville
25 et 26 avril 2009	Mariembourg (Belgique)	KC Mariembourg
06 et 07 juin 2009	Essay (France)	ASK 61
03 et 04 octobre 2009	Ostricourt (France)	ASK Métropole
24 et 25 octobre 2009	Lyon (France)	ASK Lyon

La FFSA et le Promoteur se réserve le droit de modifier ce calendrier.

1.3. HORAIRES

- 1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés par l'opérateur aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels des épreuves. Sauf cas de force majeure, ils ne subiront aucune modification.
- 1.3.2. Le contrôle administratif sera effectué le jeudi de 14 heures à 19 heures et le vendredi de 07 heures 30 à 09 heures.
- 1.3.3. L'installation dans le paddock s'effectuera le jeudi de 9 heures à 19 heures et le vendredi de 07 heures 30 à 10 heures.
- 1.3.4. Le Meeting débutera officiellement le vendredi à 8 heures avec les essais libres officiels. Les pilotes auront la possibilité de s'entraîner la veille **soit le jeudi après-midi (droit de piste à régler)**. Aucun roulage, même avec un kart de location, ne sera autorisé sur le circuit à partir du samedi précédant le Meeting.

Le dispositif de secours sera présent à partir du vendredi matin.

1.4. VERIFICATIONS

La distribution de l'essence, la préparation du mélange et le remplissage des réservoirs auront lieu le vendredi selon un horaire défini par le Promoteur.

Le détail de ces vérifications sera fourni dans l'Infos-Pilotes (voir 1.5.) envoyée aux pilotes avant chaque Meeting.

1.5. INFOS-PILOTES

Avant chaque Meeting, l'opérateur adressera aux pilotes un document intitulé « Infos-Pilotes ». Ce document a un caractère officiel et pourra préciser et/ou modifier, entre autre mais non exclusivement, le présent règlement. Dans tous les cas, les pilotes inscrits au Meeting concerné s'engagent à se conformer aux directives précisées dans l'Infos-Pilotes.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

Les Championnats de France seront ouverts à tout pilote détenteur d'une licence internationale de Karting "Pilote concurrent conducteur A, B ou C" en cours de validité dans sa catégorie en fonction de la réglementation, délivrée par la FFSA et aux pilotes étrangers détenteurs d'une licence internationale délivrée par une ASN étrangère.

3.2. PILOTES ADMIS

3.2.1. Un maximum de 72 pilotes en catégorie KF3, KF2 et KZ2 sera admis dans chacune des épreuves. La FFSA et le Promoteur se réservent la possibilité de modifier le nombre.

3.2.2. Les pilotes inscrits pour la totalité du Championnat seront retenus en priorité, selon l'ordre d'arrivée des inscriptions à l'opérateur et dans la limite des places disponibles.
Les engagements pour un seul Meeting (deux épreuves) seront retenus selon l'ordre d'arrivée des inscriptions à l'opérateur et dans la limite des places disponibles.

3.2.3 « La licence C-Junior est exclusivement réservée à la catégorie KF3, pour les pilotes d'un âge compris entre 13 ans révolus et 15 ans non révolus à la date d'émission de la licence. La licence C-Junior pourra être délivrée à un pilote de moins de 13 ans à la condition qu'il atteigne sa 13^{ème} année dans le courant du premier semestre de l'année d'émission de la licence et elle pourra rester valide au-delà de la date du 15^{ème} anniversaire d'un pilote jusqu'au terme de l'année en cours ». Les pilotes gradés CIK/FIA ne peuvent s'engager dans cette catégorie. »

Extension de la licence C-Junior :

« Dans des **circonstances exceptionnelles**, liées à la sécurité et évaluées par la CIK/FIA sur base d'un dossier soutenu par l'ASN du pilote, une licence C-Junior pourra être délivrée à un pilote atteignant son 16^{ème} anniversaire au cours de l'année de la délivrance de la licence ».

3.2.4. La catégorie KF2 (titulaire d'une licence internationale B ou C) est réservée aux pilotes âgés de 15 ans révolus à la date d'émission de la licence ou aux pilotes de moins de 15 ans à la condition qu'ils atteignent l'âge de 15 ans au cours du premier semestre de l'année 2009. Les pilotes gradés CIK/FIA ne peuvent pas s'engager dans cette catégorie.

3.2.5. La catégorie KZ2 (titulaire d'une licence internationale A, B ou C) est réservée aux pilotes âgés de 15 ans révolus à la date d'émission de la licence ou aux pilotes de moins de 15 ans à la condition qu'ils atteignent l'âge de 15 ans au cours du premier semestre de l'année 2009. Les pilotes gradés CIK/FIA peuvent s'engager dans cette catégorie.

3.3. INSCRIPTIONS AU CHAMPIONNAT

3.3.1. Tout pilote désirant participer au Championnat de France devra remplir et/ou envoyer à l'opérateur son inscription selon le modèle établi par la FFSA et le Promoteur. L'inscription pourra s'effectuer directement depuis le site internet www.gpokarting.com et/ou par courrier. Dans tous les cas, l'inscription doit être reçue par l'opérateur au minimum 21 jours avant la date de la première épreuve du Championnat 2009. L'inscription devra obligatoirement être accompagnée de son règlement (par courrier : chèque à l'ordre de « GPO Karting – 13^{ème} Avenue » ; par internet : directement par Carte Bancaire sécurisée). L'inscription pour l'engagement à l'intégralité du Championnat de France 2009, soit les 10 épreuves, est fixée à la somme de 1.600 €.

3.3.2. L'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du vendredi, les 5 laissez passer et emplacement paddock pour chacune des épreuves du Championnat.
Seuls l'aire de stationnement, le droit de piste de la journée du jeudi et la location du transpondeur pourront être facturés en supplément par l'organisateur.

3.3.3. En cas de non-participation du pilote à l'une des épreuves, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure). Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

3.4. ENGAGEMENT A UN UNIQUE MEETING (DEUX EPREUVES)

3.4.1. Tout pilote désirant participer à un seul Meeting, soit 2 épreuves, du Championnat de France devra remplir et/ou envoyer à l'opérateur son inscription selon le modèle établi par la FFSA et le Promoteur. L'inscription pourra s'effectuer directement depuis le site internet www.gpokarting.com et/ou par courrier. Dans tous les cas, l'inscription doit être reçue par l'opérateur au minimum 21 jours avant la date du Meeting concerné. L'inscription devra obligatoirement être accompagnée de son règlement (par courrier : chèque à l'ordre de « GPO Karting – 13^{ème} Avenue » ; par internet : directement par Carte Bancaire sécurisée). L'inscription pour l'engagement à un unique Meeting du Championnat de France 2009, soit 2 épreuves, est fixée à la somme de 400 €.

- 3.4.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du vendredi, les 5 laissez passer et emplacement paddock pour l'épreuve concernée.
Seuls l'aire de stationnement, le droit de piste de la journée du jeudi et la location du transpondeur pourront être facturés en supplément par l'organisateur.
- 3.5. **CHANGEMENT DE CATEGORIE**
Tout pilote engagé à l'ensemble du Championnat KF3, KF2 et KZ2 ou à l'épreuve, ne pourra changer de catégorie qu'une seule fois sur l'ensemble du Championnat.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. **MATERIEL ADMIS**

- 4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante.
- 4.1.2. Conformément à la réglementation CIK dans la catégorie KZ2, chaque pilote pourra disposer de deux châssis (de même marque) et de deux moteurs (de même marque). L'échange de moteurs, de châssis, et des pneus est interdit entre les différents pilotes. Le choix du châssis est laissé à l'appréciation du pilote. Cependant, en cas de conditions climatiques changeantes, chacun des deux châssis devra être prêt à l'emploi et monté dans deux configurations différentes, l'un de type « sec » et l'autre de type « pluie ». Les deux châssis devront être introduits en parc d'assistance « départ ». Aucun délai supplémentaire ne sera alloué à un pilote n'ayant pas respecté cette consigne. Seul le châssis sélectionné par le pilote pourra être amené en pré-grille ou en grille et ce choix sera définitif.
- 4.1.3. Conformément à la réglementation CIK dans les catégories KF2 et KF3, chaque pilote pourra disposer de deux châssis (de même marque) et deux moteurs (de même marque). L'échange de moteurs, de châssis, et des pneus est interdit entre les différents pilotes. Aucun changement du châssis, du moteur ou de l'ensemble du châssis/moteur ne pourra être effectué pendant la procédure de départ ni entre le départ et l'arrivée des essais chronométrés, des demi-finales ou pré-finales et finales.
- 4.1.4. Les pilotes s'engageant pour l'ensemble du Championnat devront être propriétaires de leur transpondeur. Les pilotes inscrits à l'épreuve pourront louer leur transpondeur sur place.

4.2. **CARBURANT - PNEUMATIQUES – NUMEROS DE COURSE**

4.2.1. **Carburant**

- 4.2.1.1. Le mélange utilisé lors des essais libres et des warm-up du samedi et du dimanche matin est fourni directement par le pilote. Obligation d'utiliser un 2^{ème} réservoir pour le warm-up.
- 4.2.1.2. Le mélange essence-huile, utilisé pour la compétition (essais chronométrés officiels, phases finales) ne doit jamais quitter le parc d'assistance (parc fermé).
- 4.2.1.3. Le mélange, le remplissage et le stockage des réservoirs seront effectués exclusivement dans le parc d'assistance (parc fermé). Le mélange devra être préparé en une seule fois. Les réservoirs doivent être démontables rapidement pour pouvoir être stockés dans un local prévu à cet effet.
- 4.2.1.4. La fourniture et la distribution de l'essence se feront uniquement en parc d'assistance (parc fermé), en échange de "bons d'essence", préalablement achetés sur place ou sur internet par le pilote ou le concurrent. La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent). Seuls les bidons neufs scellés d'origine suivant la liste des lubrifiants agréés par la CIK/FIA pourront pénétrer dans le parc fermé assistance prévu à cet effet.

4.2.2. **Pneumatiques**

- 4.2.2.1. Pour les catégories KF3, KF2 et KZ2, chaque pilote disposera au maximum :
- Pour la journée de vendredi : de 8 pneus « slick » (4 avant et 4 arrière) en gestion libre mais sous contrôle de l'organisateur. Pas de quota et de contrôle de l'organisateur pour les pneus « pluie ».
 - Pour la journée de samedi : de 4 pneus « slick » (2 avant et 2 arrière)
 - Pour la journée de dimanche : de 4 pneus « slick » (2 avant et 2 arrière)
 - Pour les deux journées, soit samedi ET dimanche : de 6 pneus « pluie » (3 avant et 3 arrière) en gestion libre.

Pneus de secours uniquement en cas de crevaison : 2 pneus de secours (un « avant » et un « arrière ») maximum seront autorisés par Meeting et par pilote. Ils seront pris parmi les pneus utilisés lors des essais du vendredi.

- 4.2.2.2. Catégorie KF2 et KF3 : Bridgestone YKC « slick » et YKP « pluie »
Catégorie KZ2 : Bridgestone YKB « slick » et YKP « pluie »

Tous les pilotes ont l'obligation de rouler avec les seuls pneumatiques référencés ci-avant pendant le Meeting.

- 4.2.2.3 Les pneus « slick » et les pneus « pluie » seront tirés au sort, marqués et montés en parc d'assistance (parc fermé) avant l'épreuve. Les pneus seront achetés sur place auprès du manufacturier partenaire des GPO. **En fonction des conditions climatiques, le pilote pourra décider d'acheter le type (« slick » ou « pluie ») et le nombre de pneus qu'il souhaite utiliser pour le Meeting, et ce dans les limites précisées dans l'article 4.2.2.1. Ce choix sera définitif dès la fin de la vente des bons de pneumatiques. Aucun pneu ne pourra être acheté ou échangé, passée l'heure de fermeture de la vente des bons de pneus.**
- 4.2.2.4. Les trains de pneus pluie complets (3 avant et 3 arrière) non utilisés et non montés sur jantes pourront être conservés par le manufacturier et transportés sur la manifestation suivante.

4.3. NUMEROS DE COURSE

- 4.3.1. Le Promoteur attribuera, à chaque pilote, un numéro de course valable pour l'année en cours. Ces numéros seront apposés sur un fond spécifique à chaque catégorie : Bleu (KF3), Vert (KF2), Rouge (KZ2).
- 4.3.2. Les plaques-numéros seront fournies par le Promoteur et incluront la publicité du Promoteur. Elles devront être placées selon le plan d'identification du Promoteur (voir le site www.gpokarting.com) et ne devront subir aucune modification. Huit plaques maximum seront fournies par Meeting pour les pilotes des catégories KF3, KF2 et KZ2.
- 4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc ainsi que le drapeau de sa nationalité devront figurer à l'avant des caissons latéraux selon le schéma indiqué par le Promoteur (voir le site www.gpokarting.com).
- 4.3.4. A partir de la deuxième épreuve, le Promoteur pourra attribuer aux pilotes en tête de leurs classements provisoires spécifiques un fond de plaque particulier ou tout autre signe distinctif qu'ils auront l'obligation d'apposer sur leurs karts et/ou combinaison.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant aux Championnats de France devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification, défini par le Promoteur, envoyé aux concurrents avant la première épreuve et disponible sur le site www.gpokarting.com. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des karts définie par le Promoteur ne pourra être modifiée par les pilotes.

En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 500 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

- 7.1.1. Les essais libres officiels se dérouleront le vendredi entre 8 h et 19 h.
- 7.1.2. Les séances du warm-up se dérouleront le samedi matin et le dimanche matin.
- 7.1.3. La présence du transpondeur (en état de marche et sous la responsabilité du pilote) est obligatoire dès la première séance des essais officiels. Toute absence ou non fonctionnement du transpondeur entraînera l'arrêt immédiat du pilote.

7.2. BRIEFING

La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation pourra être sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront le samedi et dimanche matin par catégorie sur une séance de 10 minutes par groupes de 45 pilotes maximum. Ce nombre est susceptible de changer en fonction de la longueur de la piste, conformément aux règles techniques et de sécurité en l'application du décret 2006-554 du 16 mai 2006.

Lors de la première épreuve, les groupes chronométrés seront définis par tirage au sort. Pour les épreuves suivantes, les groupes chronométrés seront définis en fonction du classement provisoire du Championnat.

7.3.2. Phases finales

Si le nombre de pilotes est inférieur ou égal à 36 :

A l'issue des séances d'essais chronométrés du samedi matin, les pilotes disputeront le samedi après-midi :

- Une pré-finale de 20km par temps sec et 17km par temps de pluie. Les positions sur la grille de départ seront définies par le classement à l'issue des essais chronométrés.
- Une finale de 25km par temps sec et 20km par temps de pluie. Les positions sur la grille de départ seront définies par le classement de la pré-finale.

Si le nombre de pilotes est supérieur à 36 :

A l'issue des séances d'essais chronométrés du samedi matin, les pilotes disputeront le samedi après-midi :

- Deux demi-finales de 20km par temps sec et 17km par temps de pluie. Les positions sur la grille de départ de chacune des 2 demi-finales seront définies par le classement à l'issue des essais chronométrés :

Demi-finale 1

1^{er} des essais chrono
3^{ème} des essais chronos
5^{ème} des essais chronos

Demi-finale 2

2^{ème} des essais chronos
4^{ème} des essais chronos
...

- A l'issue des deux demi-finales, 30 pilotes seront directement qualifiés pour la finale. Les 24 pilotes suivants non qualifiés à l'issue des deux demi-finales participeront alors au « Joker Tour » qui sera jugé uniquement au chronomètre (meilleur tour) et sur 8 minutes. Les 6 premiers du « Joker Tour » intégreront à leur tour la finale dans l'ordre de leur classement du « Joker Tour ».
- Une finale de 25km par temps sec et 20km par temps de pluie. Les 15 premiers pilotes de chacune des demi-finales et les 6 premiers pilotes classés au « Joker Tour » sont qualifiés pour la finale. Les positions sur la grille de départ seront définies de la façon suivante à l'issue des 2 demi-finales :

Finale

1 ^{ère} ligne	Pôle position :	1 ^{er} de la demi-finale 1	1 ^{er} de la demi-finale 2
2 ^{ème} ligne		2 ^{ème} de la demi-finale 1	2 ^{ème} de la demi-finale 2
3 ^{ème} ligne		3 ^{ème} de la demi-finale 1	3 ^{ème} de la demi-finale 2
4 ^{ème} ligne		4 ^{ème} de la demi-finale 1	4 ^{ème} de la demi-finale 2

Les 3 dernières lignes sont occupées par les 6 pilotes qualifiés au « Joker Tour » dans l'ordre du classement du « Joker Tour ».

Le schéma sportif du samedi est reproduit à l'identique le dimanche

7.3.3. Consolante

Dans le cas où les horaires du Meeting le permettraient, les pilotes non qualifiés pour la finale pourront se voir proposer la possibilité de disputer une "Coupe de la Ville" ou "Coupe de la CRK" qui sera organisée si un minimum de 12 pilotes y participe. Cette Coupe se déroulera sur une seule course de 15 km par temps sec et de 12 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la Ville" ou "Coupe de la CRK" sera établie selon le classement à l'issue des 2 demi-finales moins les 6 pilotes qualifiés au « Joker Tour ».

7.3.4. Course par temps de pluie déclarée par la Direction de Course.

Le choix des pneumatiques est laissé à l'appréciation des pilotes, la Direction de Course se réservant le droit de recourir au drapeau noir si elle juge un pilote mal équipé en pneumatiques, trop lent et/ou dangereux pour les autres concurrents.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS « PILOTES & CONSTRUCTEURS »

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS POUR LES PILOTES

Les 50 premiers de chaque épreuve se verront attribuer des points selon l'ordre d'arrivée de la finale, puis des demi-finales pour les non-qualifiés à la finale. En cas d'égalité (même place à la demi-finale), ce sont les essais chronométrés qui détermineront ensuite le classement (le meilleur tour, puis éventuellement le second meilleur tour, etc.) des pilotes non finalistes.

Sur chacune des épreuves, le classement donnera lieu à l'attribution des points suivants :

100 points au 1 ^{er}	47 points au 14 ^{ème}	24 points au 27 ^{ème}	12 points au 39 ^{ème}
85 points au 2 ^{ème}	45 points au 15 ^{ème}	23 points au 28 ^{ème}	11 points au 40 ^{ème}
75 points au 3 ^{ème}	43 points au 16 ^{ème}	22 points au 29 ^{ème}	10 points au 41 ^{ème}
70 points au 4 ^{ème}	41 points au 17 ^{ème}	21 points au 30 ^{ème}	9 points au 42 ^{ème}
65 points au 5 ^{ème}	39 points au 18 ^{ème}	20 points au 31 ^{ème}	8 points au 43 ^{ème}
63 points au 6 ^{ème}	37 points au 19 ^{ème}	19 points au 32 ^{ème}	7 points au 44 ^{ème}
61 points au 7 ^{ème}	35 points au 20 ^{ème}	18 points au 33 ^{ème}	6 points au 45 ^{ème}
59 points au 8 ^{ème}	33 points au 21 ^{ème}	17 points au 34 ^{ème}	5 points au 46 ^{ème}
57 points au 9 ^{ème}	31 points au 22 ^{ème}	16 points au 35 ^{ème}	4 points au 47 ^{ème}
55 points au 10 ^{ème}	29 points au 23 ^{ème}	15 points au 36 ^{ème}	3 points au 48 ^{ème}
53 points au 11 ^{ème}	27 points au 24 ^{ème}	14 points au 37 ^{ème}	2 points au 49 ^{ème}
51 points au 12 ^{ème}	26 points au 25 ^{ème}	13 points au 38 ^{ème}	1 point au 50 ^{ème}
49 points au 13 ^{ème}	25 points au 26 ^{ème}		

Sur chacune des épreuves, le classement de chaque Demi-finale donnera lieu à l'attribution des points suivants :

25 points au 1 ^{er}	13 points au 5 ^{ème}	7 points au 9 ^{ème}	3 points au 13 ^{ème}
20 points au 2 ^{ème}	11 points au 6 ^{ème}	6 points au 10 ^{ème}	2 points au 14 ^{ème}
17 points au 3 ^{ème}	9 points au 7 ^{ème}	5 points au 11 ^{ème}	1 point au 15 ^{ème}
15 points au 4 ^{ème}	8 points au 8 ^{ème}	4 points au 12 ^{ème}	

Sur chacune des épreuves, et pour chaque groupe, le classement des essais chronométrés donnera lieu à l'attribution des points suivants :

10 points au 1 ^{er}	7 points au 4 ^{ème}	4 points au 7 ^{ème}	1 point au 10 ^{ème}
9 points au 2 ^{ème}	6 points au 5 ^{ème}	3 points au 8 ^{ème}	
8 points au 3 ^{ème}	5 points au 6 ^{ème}	2 points au 9 ^{ème}	

Les pilotes ayant réalisé le meilleur tour chronométré lors de la finale du samedi et la finale du dimanche se verront attribuer 5 points supplémentaires.

Pour chaque épreuve, sera déclaré Vainqueur le pilote ayant remporté la finale, le second la seconde place et ainsi de suite...

9.2. ATTRIBUTION DES POINTS POUR LES CONSTRUCTEURS

Dans chacune des catégories KF2, KF3 et KZ2, il sera décerné un titre de « Champion de France des Constructeurs Châssis ».

Sur chacune des épreuves, les constructeurs cumuleront, sur le barème ci-après, les points de leurs deux meilleurs pilotes au classement général, indépendamment du classement individuel des pilotes.

50 points au 1 ^{er}	22 points au 6 ^{ème}	12 points au 11 ^{ème}	5 points au 16 ^{ème}
40 points au 2 ^{ème}	20 points au 7 ^{ème}	10 points au 12 ^{ème}	4 points au 17 ^{ème}
35 points au 3 ^{ème}	18 points au 8 ^{ème}	8 points au 13 ^{ème}	3 points au 18 ^{ème}
27 points au 4 ^{ème}	16 points au 9 ^{ème}	7 points au 14 ^{ème}	2 points au 19 ^{ème}
24 points au 5 ^{ème}	14 points au 10 ^{ème}	6 points au 15 ^{ème}	1 point au 20 ^{ème}

Exemple de Classement d'une épreuve :

- 1^{er} : Pilote Châssis « X » : 50 points
- 2^{ème} : Pilote Châssis « Y » : 40 points
- 3^{ème} : Pilote Châssis « Z » : 35 points
- 4^{ème} : Pilote Châssis « X » : 27 points
- 5^{ème} : Pilote Châssis « X » : « pas de point » (3^{ème} pilote de la marque « X »)
- 6^{ème} : Pilote Châssis « W » : 24 points
- 7^{ème} : ...

9.3. CLASSEMENT GENERAL FINAL « PILOTE »

Chaque pilote totalisera les points obtenus lors de chaque épreuve.
Le classement final du Championnat de France sera établi en additionnant, pour chaque pilote, la totalité des résultats. Une exclusion lors d'une épreuve entraînera l'annulation de tous les points du pilote pour l'épreuve concernée.
En cas d'ex aequo, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé, où s'il subsiste encore des ex aequo, le classement de la finale du dimanche de la dernière épreuve les départagera.

9.4. CLASSEMENT GENERAL FINAL « CONSTRUCTEUR »

Chaque constructeur totalisera les points obtenus lors de chaque épreuve.
Le classement final du Championnat de France sera établi en additionnant la totalité des résultats.
En cas d'ex aequo, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé, où s'il subsiste encore des ex aequo, le classement de la finale du dimanche de la dernière épreuve les départagera.

9.5. CRITERES DE SELECTION POUR LE CHAMPIONNAT D'EUROPE KF3 / KF2

Sont sélectionnés pour la qualification KF3 et KF2 :
Les 45 premiers pilotes KF3 et les 45 premiers pilotes KF2 du classement du Championnat de France après les deux premiers GPO (GPO 1 et GPO 2 les 28 & 29 mars 2009).
Tous les pilotes sélectionnés doivent être titulaires d'une licence française en cours de validité :

- Catégorie KF3 : Licence internationale degré C Junior,
- Catégorie KF2 : Licence internationale de degré B.

 En complément, 5 jokers pourront être éventuellement choisis par la FFSA parmi les pilotes KF3 et KF2 du Championnat de France.
Ne pourront prétendre à la qualification au Championnat d'Europe, les pilotes exclus à au moins une des deux premières épreuves qualificatives du Championnat de France, tant sur l'aspect sportif que technique.

Les pilotes sélectionnés devront confirmer leur participation aux qualifications à la CIK au moyen du formulaire disponible sur www.cikfia.com et ce, à l'issue du GPO 2 le 29 mars 2009.

ARTICLE 10. DOTATION & PODIUM**10.1 DOTATION CHAMPIONNAT**

A l'issue des 10 épreuves des Grands Prix Open Karting FFSA, les 5 premiers de chacune des catégories (KF2, KF3 et KZ2) se verront attribués les primes suivantes en € :

1 ^{er}	5000 €
2 ^{ème}	3000 €
3 ^{ème}	2000 €
4 ^{ème}	1500 €
5 ^{ème}	1000 €

D'autres dotations seront mises en place par le Promoteur.

Les trois premiers de chaque Championnat de France seront invités à la remise des prix de la FFSA.

10.2 PROTOCOLE PODIUM

A l'issue de chaque finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les vainqueurs de la finale de chaque catégorie seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews lors d'une conférence de presse qui se déroulera dans un lieu défini par le Promoteur.

Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des mesures citées ci-dessus se verra retirer la totalité de ses points pour l'épreuve concernée.

CHAMPIONNAT DE FRANCE

KF1

GRAND PRIX OPEN FFSA (GPO)

Préambule

La FFSA organise le Championnat de France KF1 composé de 2 épreuves sur un meeting.

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. La FFSA confie la gestion, l'organisation, la promotion et le développement du Championnat de France KF1 à la société **13^{ème} Avenue**. A ce titre, 13^{ème} Avenue est nommé « **Promoteur** » du Championnat de France KF1.

Ce Championnat se compose de 2 épreuves dénommées **GRANDS PRIX OPEN Karting FFSA** (ci-après les **GPO**). Ces 2 épreuves se dérouleront sur un weekend, soit : une épreuve le samedi, une épreuve le dimanche.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

- 1.2. Les « GPO FFSA » en KF1 se dérouleront le :

5, 6 et 7 juin 2009

Essay (France)

ASK 61

La FFSA et le Promoteur se réserve le droit de modifier ce calendrier.

1.3. **HORAIRES**

- 1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés par l'opérateur aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels des épreuves. Sauf cas de force majeure, ils ne subiront aucune modification.

- 1.3.2. Le contrôle administratif sera effectué le jeudi de 14 heures à 19 heures et le vendredi de 07 heures 30 à 9 heures.

- 1.3.3. L'installation dans le paddock se déroulera le mercredi de 14 heures à 19 heures, le jeudi de 9 heures à 19 heures et le vendredi de 7 heures 30 à 10 heures.

- 1.3.4. Le meeting débutera officiellement le vendredi à 8 heures avec les essais libres officiels. Les pilotes auront la possibilité de s'entraîner la veille **soit le jeudi matin (exclusivité de la piste pour la KF1) et le jeudi après-midi (en alternance avec d'autres catégories)** (droit de piste à régler). Aucun roulage, même avec un kart de location, ne sera autorisé sur le circuit à partir du samedi précédant le meeting.

Le dispositif de secours sera présent à partir du vendredi matin.

1.4. **VERIFICATIONS**

La distribution de l'essence, la préparation du mélange et le remplissage des réservoirs auront lieu le vendredi selon un horaire défini par le Promoteur.

Le détail de ces vérifications sera fourni dans l'Infos-Pilotes (voir 1.5.) envoyée aux pilotes avant chaque meeting.

1.5. **INFOS-PILOTES**

Avant le meeting, l'opérateur adressera aux pilotes un document intitulé « Infos-Pilotes ». Ce document a un caractère officiel et pourra préciser et/ou modifier, entre autre mais non exclusivement, le présent règlement. Dans tous les cas, les pilotes inscrits au meeting s'engagent à se conformer aux directives précisées dans l'Infos-Pilotes.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. **LICENCES**

Le Championnat de France sera ouvert à tout pilote détenteur d'une licence internationale de Karting "Pilote concurrent conducteur A, B ou C en cours de validité dans sa catégorie en fonction de la réglementation, délivrée par la FFSA et aux pilotes étrangers détenteurs d'une licence internationale délivrée par une ASN étrangère.

3.2. **PILOTES ADMIS**

3.2.1. Un maximum de 36 pilotes en catégorie KF1 sera admis. La FFSA et le Promoteur se réservent la possibilité de modifier le nombre.

3.2.2. Les engagements pour le meeting (deux épreuves) seront retenus selon l'ordre d'arrivée des inscriptions à l'opérateur et dans la limite des places disponibles.

3.2.3. La catégorie KF1 (titulaire d'une licence internationale A, B ou C) est réservée aux pilotes âgés de 15 ans révolus à la date d'émission de la licence ou aux pilotes de moins de 15 ans à la condition qu'ils atteignent l'âge de 15 ans au cours du premier semestre de l'année 2009. Les pilotes gradés CIK/FIA peuvent s'engager dans cette catégorie.

3.3. **ENGAGEMENT AU MEETING (DEUX EPREUVES)**

3.3.1. Tout pilote désirant participer au meeting, soit 2 épreuves, du Championnat de France devra remplir et/ou envoyer à l'Opérateur son inscription selon le modèle établi par la FFSA et le Promoteur. L'inscription pourra s'effectuer directement depuis le site internet www.gpokarting.com et/ou par courrier. Dans tous les cas, l'inscription doit être reçue par l'Opérateur au minimum 21 jours avant la date du meeting concerné. L'inscription devra obligatoirement être accompagnée de son règlement (par courrier : chèque à l'ordre de « GPO Karting – 13^{ème} Avenue » ; par internet : directement par Carte Bancaire sécurisée). L'inscription pour l'engagement au Championnat de France 2009, soit 2 épreuves, est fixée à la somme de 500 €.

3.3.2. L'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du vendredi, les 5 laissez passer et emplacement paddock pour l'épreuve concernée. Seuls l'aire de stationnement, le droit de piste de la journée du jeudi et la location du transpondeur pourront être facturés en supplément par l'organisateur.

3.3.3. En cas de non-participation du pilote à l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure). Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. **MATERIEL ADMIS**

4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante.

4.1.2. Conformément à la réglementation CIK, chaque pilote pourra disposer de deux châssis (de même marque) et de deux moteurs (de même marque). L'échange de moteurs, de châssis, et des pneus est interdit entre les différents pilotes. Le choix du châssis est laissé à l'appréciation du pilote. Cependant, en cas de conditions climatiques changeantes, chacun des deux châssis devra être prêt à l'emploi et monté dans deux configurations différentes, l'un de type « sec » et l'autre de type « pluie ». Les deux châssis devront être introduits en parc d'assistance « départ ». Aucun délai supplémentaire ne sera alloué à un pilote n'ayant pas respecté cette consigne. Seul le châssis sélectionné par le pilote pourra être amené en pré-grille ou en grille et ce choix sera définitif.

4.2. **CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS**

4.2.1. **Carburant**

4.2.1.1. Le mélange utilisé lors des essais libres et des warm-up du samedi et du dimanche matin est fourni directement par le pilote. Obligation d'utiliser un 2^{ème} réservoir pour le warm-up.

4.2.1.2. Le mélange essence-huile, utilisé pour la compétition (essais chronométrés officiels, phases finales) ne doit jamais quitter le parc d'assistance (parc fermé).

4.2.1.3. Le mélange, le remplissage et le stockage des réservoirs seront effectués exclusivement dans le parc d'assistance (parc fermé). Le mélange devra être préparé en une seule fois. Les réservoirs doivent être démontables rapidement pour pouvoir être stockés dans un local prévu à cet effet.

4.2.1.4. La fourniture et la distribution de l'essence se feront uniquement en parc d'assistance (parc fermé), en échange de "bons d'essence", préalablement achetés sur place ou sur internet par le pilote ou le concurrent. La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent). Seuls les bidons neufs scellés d'origine suivant la liste des lubrifiants agréés par la CIK/FIA pourront pénétrer dans le parc fermé assistance prévu à cet effet.

4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. Chaque pilote disposera au maximum :

Pour la journée de samedi de 6 pneus « slick » (3 avant et 3 arrière) en gestion libre

Pour la journée de dimanche de 6 pneus « slick » (3 avant et 3 arrière) en gestion libre

Pour la journée de samedi et dimanche de 8 pneus « pluie » (4 avant et 4 arrière) en gestion libre.

4.2.2.2. Catégorie KF1 : pneumatiques « manufacturiers », toutes marques homologuées CIK

4.2.2.3. Les pneumatiques « slick » seront tirés au sort, marqués et montés en parc d'assistance (parc fermé) avant l'épreuve. Les pneumatiques seront achetés sur place auprès du manufacturier partenaire des GPO. En fonction des conditions climatiques, le pilote pourra décider d'acheter le type (slick ou pluie) et le nombre de pneumatiques qu'il souhaite utiliser pour le meeting, et ce dans les limites précisées dans l'article 4.2.2.1. Ce choix sera définitif dès la fin de la vente des bons de pneumatiques. Aucun pneumatique ne pourra être acheté ou échangé passée l'heure de fermeture de la vente des bons de pneumatiques.

4.3. NUMEROS DE COURSE

4.3.1. Le Promoteur attribuera, à chaque pilote, un numéro de course valable pour le meeting. Ces numéros seront apposés sur un fond spécifique : Jaune (KF1)

4.3.2. Les plaques-numéros seront fournies par le Promoteur et incluront la publicité du Promoteur. Elles devront être placées selon le plan d'identification du Promoteur (voir le site www.gpokarting.com) et ne devront subir aucune modification. Huit plaques maximum seront fournies pour le meeting pour les pilotes de la catégorie.

4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc ainsi que le drapeau de sa nationalité devront figurer à l'avant des caissons latéraux selon le schéma indiqué par le Promoteur (voir le site www.gpokarting.com).

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant aux Championnats de France devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification, défini par le Promoteur, envoyé aux concurrents avant la première épreuve et disponible sur le site www.gpokarting.com. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des karts définie par le Promoteur ne pourra être modifiée par les pilotes.

En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 500 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

7.1.1. Les essais libres officiels se dérouleront le vendredi entre 8 h et 19 h.

7.1.2. Les séances du warm-up se dérouleront le samedi matin et le dimanche matin.

7.1.3. La présence du transpondeur (en état de marche et sous la responsabilité du pilote) est obligatoire dès la première séance des essais officiels. Toute absence ou non fonctionnement du transpondeur entraînera l'arrêt immédiat du pilote.

7.2. BRIEFING

La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation pourra être sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront le samedi et dimanche matin sur une séance de 10 minutes par groupes de 36 pilotes maximum.

Lors de la première épreuve du samedi, les groupes chronométrés seront définis par tirage au sort. Pour l'épreuve du dimanche, les groupes chronométrés seront définis en fonction du classement de la première épreuve.

7.3.2. Phases finales

A l'issue des séances d'essais chronométrés du samedi matin, les pilotes disputeront le samedi après-midi :

- Une pré-finale de 20km par temps sec et 17km par temps de pluie. Les positions sur la grille de départ seront définies par le classement à l'issue des essais chronométrés.
- Une finale de 25km par temps sec et 20km par temps de pluie. Les positions sur la grille de départ seront définies par le classement de la pré-finale.

Le schéma sportif du samedi est reproduit à l'identique le dimanche

7.3.4. Course par temps de pluie déclarée par la Direction de Course.

Le choix des pneumatiques est laissé à l'appréciation des pilotes, la Direction de Course se réservant le droit de recourir au drapeau noir si elle juge un pilote mal équipé en pneumatiques, trop lent et dangereux pour les autres concurrents.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS « PILOTES & CONSTRUCTEURS »

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS POUR LES PILOTES

Les 25 premiers de chaque épreuve se verront attribuer des points.

Sur chacune des épreuves, le classement donnera lieu à l'attribution des points suivants :

50 points au 1 ^{er}	24 points au 8 ^{ème}	11 points au 15 ^{ème}	4 points au 22 ^{ème}
40 points au 2 ^{ème}	22 points au 9 ^{ème}	10 points au 16 ^{ème}	3 points au 23 ^{ème}
35 points au 3 ^{ème}	20 points au 10 ^{ème}	9 points au 17 ^{ème}	2 points au 24 ^{ème}
32 points au 4 ^{ème}	18 points au 11 ^{ème}	8 points au 18 ^{ème}	1 point au 25 ^{ème}
30 points au 5 ^{ème}	16 points au 12 ^{ème}	7 points au 19 ^{ème}	
28 points au 6 ^{ème}	14 points au 13 ^{ème}	6 points au 20 ^{ème}	
26 points au 7 ^{ème}	12 points au 14 ^{ème}	5 points au 21 ^{ème}	

Le classement de la pré-finale donnera lieu à l'attribution des points suivants :

25 points au 1 ^{er}	13 points au 5 ^{ème}	7 points au 9 ^{ème}	3 points au 13 ^{ème}
20 points au 2 ^{ème}	11 points au 6 ^{ème}	6 points au 10 ^{ème}	2 points au 14 ^{ème}
17 points au 3 ^{ème}	9 points au 7 ^{ème}	5 points au 11 ^{ème}	1 point au 15 ^{ème}
15 points au 4 ^{ème}	8 points au 8 ^{ème}	4 points au 12 ^{ème}	

Le classement des essais chronométrés donnera lieu à l'attribution des points suivants :

10 points au 1 ^{er}	7 points au 4 ^{ème}	4 points au 7 ^{ème}	1 point au 10 ^{ème}
9 points au 2 ^{ème}	6 points au 5 ^{ème}	3 points au 8 ^{ème}	
8 points au 3 ^{ème}	5 points au 6 ^{ème}	2 points au 9 ^{ème}	

Les pilotes ayant réalisé le meilleur tour chronométré lors de la finale du samedi et la finale du dimanche se verront attribuer 3 points supplémentaires.

Pour chaque épreuve, sera déclaré Vainqueur le pilote ayant remporté la finale, le second la seconde place et ainsi de suite...

9.2. **ATTRIBUTION DES POINTS POUR LES CONSTRUCTEURS**

Il sera décerné un titre de « Champion de France des Constructeurs Châssis KF1 ».

Sur chacune des épreuves, les constructeurs cumuleront, sur le barème ci-après, les points de leurs deux meilleurs pilotes au classement général, indépendamment du classement individuel des pilotes.

25 points au 1 ^{er}	13 points au 5 ^{ème}	7 points au 9 ^{ème}	3 points au 13 ^{ème}
20 points au 2 ^{ème}	11 points au 6 ^{ème}	6 points au 10 ^{ème}	2 points au 14 ^{ème}
17 points au 3 ^{ème}	9 points au 7 ^{ème}	5 points au 11 ^{ème}	1 point au 15 ^{ème}
15 points au 4 ^{ème}	8 points au 8 ^{ème}	4 points au 12 ^{ème}	

Exemple de Classement d'une épreuve :

1^{er} : Pilote Châssis « X » : 25 points
2^{ème} : Pilote Châssis « Y » : 20 points
3^{ème} : Pilote Châssis « Z » : 17 points
4^{ème} : Pilote Châssis « X » : 15 points
5^{ème} : Pilote Châssis « X » : « pas de point » (3^{ème} pilote de la marque « X »)
6^{ème} : Pilote Châssis « W » : 13 points
Etc.

9.3. **CLASSEMENT GENERAL FINAL « PILOTE »**

Chaque pilote totalisera les points obtenus lors de chaque épreuve.

Le classement final du Championnat de France sera établi en additionnant, pour chaque pilote, la totalité des points obtenus. Une exclusion lors d'une épreuve entraînera l'annulation de tous les points du pilote pour l'épreuve concernée.

En cas d'ex aequo, le classement de la finale du dimanche départagera les pilotes.

9.4. **CLASSEMENT GENERAL FINAL « CONSTRUCTEUR »**

Chaque constructeur totalisera les points obtenus lors de chaque épreuve.

Le classement final du Championnat de France sera établi en additionnant la totalité des points obtenus.

En cas d'ex aequo, le classement de la finale du dimanche départagera les pilotes.

ARTICLE 10. DOTATION ET PODIUM

10.1. **DOTATION PAR EPREUVE**

A l'issue de chaque finale, les trois premiers classés se rendront au podium où une coupe leur sera remise.

En KF1, une dotation de primes en € sera attribuée à l'issue du championnat.

Les primes suivantes seront distribuées aux 5 premiers du championnat de France :

1 ^{er}	5000 €
2 ^{ème}	3000 €
3 ^{ème}	2000 €
4 ^{ème}	1500 €
5 ^{ème}	1000 €

Les trois premiers du Championnat de France KF1 seront invités à la remise des prix de la FFSA.

10.2. **PROTOCOLE PODIUM**

A l'issue de chaque finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les vainqueurs de la finale de chaque catégorie seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews lors d'une conférence de presse qui se déroulera dans un lieu défini par le Promoteur.

Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra retirer la totalité de ses points pour l'épreuve concernée.

CHAMPIONNAT DE FRANCE MINIME / CADET

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. La FFSA organise le Championnat de France Minime/Cadet. Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.
- 1.2. Le Championnat de France Minime/Cadet se déroulera en une série de trois épreuves selon le calendrier ci-dessous :

04 et 05 juillet 2009	Lohéac	ASK Lohéac
25 et 26 juillet 2009	Soucy	ASK Sens
22 et 23 août 2009	Lavelanet	ASK KCPO

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

1.3. HORAIRES

- 1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve. Sauf cas de force majeure, ils ne subiront aucune modification.
- 1.3.2. Le contrôle administratif s'effectuera le vendredi de 9h00 à 11h00.
- 1.3.3. L'installation dans le paddock se fera le jeudi de 9h à 18h et le vendredi de 7h30 à 11h00. Le contrôle des extincteurs sera effectué à l'entrée des véhicules dans le paddock.
- 1.3.4. La manifestation débutera officiellement le vendredi à 13 heures avec les essais officiels. Avant le début de ces essais officiels, le pilote aura la possibilité de s'entraîner **le jeudi après midi précédant l'épreuve (droit de piste à la discrétion de l'organisateur)**. Aucun roulage, même avec un kart de location, ne sera autorisé sur le circuit à partir du dimanche précédant la manifestation.

1.4. VERIFICATIONS

La distribution et le montage des pneumatiques auront lieu le vendredi selon un horaire défini par l'opérateur FFSA.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

Le Championnat de France Minime/Cadet sera ouvert à tout pilote Minime et Cadet, détenteur d'une licence nationale de karting "Pilote-Concurrent-Conducteur", en cours de validité dans sa catégorie, en fonction de la réglementation délivrée par la FFSA.

3.2. PILOTES ADMIS

- 3.2.1. Un maximum de 75 pilotes dans chaque catégorie sera admis dans chacune des épreuves dont deux places seront réservées aux pilotes d'Outre Mer, inscrits dans les délais de 21 jours avant l'épreuve. En cas de places disponibles, la FFSA se réserve le droit d'ouvrir à d'autres pilotes.
- 3.2.2. Les pilotes ayant été qualifiés au travers du Championnat Régional de leur CRK et inscrits pour la totalité du Championnat de France seront retenus en priorité. Pour les engagés à une épreuve, les engagements seront retenus selon l'ordre d'arrivée à l'opérateur FFSA, dans la limite des places disponibles. Le pilote ne s'inscrivant pas à la totalité du Championnat ne pourra marquer des points qu'à 2 journées, maximum, du Championnat de France.
- 3.2.3. La catégorie Minime est réservée aux pilotes âgés de 10 à 12 ans (âgés de 10 ans : atteignant l'âge de 10 ans en 2009, âgés de 12 ans : atteignant l'âge de 12 ans en 2009).

- 3.2.4. La catégorie Cadet est réservée aux pilotes âgés de 12 à 14 ans (âgés de 12 ans : atteignant l'âge de 12 ans en 2009, âgés de 14 ans : atteignant l'âge de 14 ans en 2009).

3.3. INSCRIPTIONS AU CHAMPIONNAT

- 3.3.1. Tout pilote désirant participer au Championnat de France Minime/Cadet devra envoyer à l'opérateur TKC, 20 rue des Fosses Rouges 77590 BOIS LE ROI, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA, disponible sur le site www.ffsa.org, au moins 21 jours avant la date de la première épreuve à laquelle il souhaite participer, **sous réserve que ce pilote soit inscrit sur la liste FFSA établie par sa CRK à l'issue des deux premières épreuves qualificatives du Championnat régional.**

Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de **500 €** représentant l'engagement à la totalité du Championnat.

- 3.3.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du vendredi, les 5 laissez-passer et emplacement paddock pour chacune des épreuves du Championnat. Seuls l'aire de stationnement et le droit de piste de la journée du jeudi pourront être facturés en supplément par l'organisateur.

- 3.3.3. En cas de non-participation du pilote à l'une des épreuves, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure). Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

3.4. ENGAGEMENT A UNE EPREUVE

- 3.4.1. Tout pilote désirant participer à une épreuve du Championnat de France devra envoyer à l'opérateur TKC, 20 rue des Fosses Rouges 77590 BOIS LE ROI, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA, disponible sur le site www.ffsa.org, au moins 21 jours avant la date de l'épreuve à laquelle il souhaite participer.

Ce bulletin d'engagement devra être accompagné d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de **195 €** représentant l'engagement pour l'épreuve concernée.

- 3.4.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, les droits de piste du vendredi, les 5 laissez-passer et l'emplacement paddock. Seuls l'aire de stationnement, la location du transpondeur et le droit de piste de la journée du jeudi pourront être facturés en supplément par l'organisateur.

3.5. REVERSEMENT DES ENGAGEMENTS

122 € par engagé sont reversés par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans les plus brefs délais qui suivent la manifestation par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

- 4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante.

Ne seront autorisés que les châssis agréés 2000, extensions 2003 et agréés 2005 (liste n°2).

- 4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et d'un moteur non plombé.

Le pilote ne pourra changer qu'une seule fois de marque de châssis au cours du Championnat.

Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué Technique FFSA.

Le Délégué Technique FFSA après inspection du châssis accidenté, remettra un rapport sur le bien fondé ou non du remplacement du châssis. Le Collège des Commissaires Sportifs sera le seul habilité à autoriser ou non le remplacement. En cas de remplacement, le châssis accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve.

Moteur :

En cas de casse de moteur, le pilote pourra utiliser un moteur de secours mais sera pénalisé de 10 places sur la manche, pré finale ou finale suivant ce changement de moteur.

- 4.1.3. Les pilotes s'engageant pour l'ensemble du Championnat devront être propriétaires de leur transpondeur.

Les pilotes inscrits à l'épreuve pourront louer leur transpondeur sur place.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

4.2.1.1. Le mélange utilisé lors des essais libres et des warm-up du samedi et du dimanche matin est fourni directement par le pilote. Obligation d'utiliser un 2^{ème} réservoir pour les warm-up. Si le pilote désire utiliser le même type de carburant que celui fourni pour les courses, il devra l'acheter auprès du pétrolier, **partenaire du Championnat de France**.

4.2.1.2. Le mélange essence-huile, utilisé pour la compétition (essais chronométrés officiels, qualifications, phases finales) ne doit jamais quitter le parc d'assistance (parc fermé).

4.2.1.3. Le mélange, le remplissage et le stockage des réservoirs seront effectués exclusivement dans le parc d'assistance (parc fermé). Le mélange devra être préparé en une seule fois. Les réservoirs doivent être démontables rapidement pour pouvoir être stockés dans un local prévu à cet effet.

4.2.1.4. La fourniture et la distribution de l'essence se feront uniquement en parc fermé, en échange de "bons d'essence" achetés par le pilote ou le concurrent auprès du pétrolier, **partenaire du Championnat de France**.

La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent). Seuls les bidons neufs scellés d'origine suivant la liste des lubrifiants agréés par la CIK/FIA pourront pénétrer dans le parc fermé assistance prévu à cet effet.

4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. Chaque pilote disposera par épreuve de 8 pneus slick répartis comme suit :

- Essais libres et les warm up : 2 avant – 2 arrière **apportés par le pilote** ou achetés sur place auprès du manufacturier, **partenaire du Championnat de France**.
- Essais chronométrés, qualifications, phases finales : 2 avant – 2 arrière (tirés au sort). En cas de crevaison avérée sur la piste et dûment constatée par le Commissaire Technique Délégué, le concurrent pourra obtenir un pneu avant ou arrière de remplacement pris dans son train marqué ayant roulé dans les essais libres et warm up.

4.2.2.2. Les 4 pneus des essais libres et des warm up seront marqués sur la bande de roulement à la sortie de chaque séance d'essais libre et de chaque warm up.

Les 4 pneus des essais chronométrés, qualifications, phases finales seront tirés au sort, marqués et montés en parc d'assistance (parc fermé) avant l'épreuve et stockés en parc fermé.

4.2.2.3. Les 4 pneus tirés au sort seront achetés auprès du manufacturier et payants pour la première épreuve.

4.2.2.4. A compter de la seconde épreuve, et pour chaque catégorie, les 15 premiers de la finale de l'épreuve précédente se verront offrir 4 pneus slick (2 avant et 2 arrière), si le pilote est présent lors de l'épreuve suivante.

Il n'y aura pas de dotation en pneumatiques à l'issue de la dernière épreuve.

4.3. NUMEROS DE COURSE

4.3.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course (de 1 à 99 sur fond rose pour les Minimes, et de 1 à 99 sur fond jaune pour les Cadets), valable pour l'année en cours.

4.3.2. Les plaques-numéros seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA. Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification. 8 plaques maxi seront fournies par journée et par pilote.

4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc (ainsi que le drapeau de sa nationalité) devront figurer à l'avant des caissons latéraux. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 3 cm.

4.3.4. A partir de la deuxième épreuve, la FFSA attribuera au pilote en tête du classement provisoire de sa catégorie un fond de plaque spécifique.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant au Championnat de France Minime/Cadet devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA, envoyé aux concurrents avant la première épreuve. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes. En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. **ESSAIS**

- 7.1.1. Les essais libres se dérouleront le vendredi entre 13 h et 18 h.
- 7.1.2. Les séances du warm-up se dérouleront le samedi matin et le dimanche matin.
- 7.1.3. La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) pendant les séances de warm-up est obligatoire sous peine d'une amende de 100 €.

7.2. **BRIEFING**

La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence.

Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. **COURSE**

7.3.1. **Essais chronométrés**

Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront par groupes de 18 pilotes maximum. Chaque groupe effectuera une séance de 10 minutes.

Lors de la première épreuve, les groupes chronométrés seront définis par tirage au sort.

Pour les épreuves suivantes, les groupes chronos seront définis en fonction du classement provisoire du Championnat.

7.3.2 **Manches Qualificatives**

7.3.2.1. **Création de séries**

Diviser les concurrents de la catégorie en séries en tenant compte de la capacité de la piste, réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A	SERIE B	SERIE C	SERIE D
1 ^{er} chrono	2 ^{ème} chrono	3 ^{ème} chrono	4 ^{ème} chrono
8 ^{ème} chrono	9 ^{ème} chrono	10 ^{ème} chrono	11 ^{ème} chrono
SERIE E	SERIE F	SERIE G	
5 ^{ème} chrono	6 ^{ème} chrono	7 ^{ème} chrono	
12 ^{ème} chrono	13 ^{ème} chrono	14 ^{ème} chrono etc.....	

7.3.2.2. **Places de départ pour les manches qualificatives**

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

7.3.2.3. **Déroulement des Manches qualificatives**

Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous : A contre B ; A contre C ; B contre C..., etc.. .

Les manches qualificatives se disputeront sur une distance de 15 km par temps sec et 12 km par temps de pluie. Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives. Les points seront attribués comme suit :

- 0 point au 1^{er}
- 2 points au 2^{ème},
- 3 points au 3^{ème},
- 4 points au 4^{ème},
- 5 points au 5^{ème},

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.3. **Phases finales**

Les phases finales se dérouleront sur une distance de 40 km de la façon suivante :

- une pré-finale de **20 km** par temps sec et de **17 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue des manches de qualification,
- une finale de **20 km** par temps sec et de **17 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue de la pré-finale.

Le classement de la finale déterminera le classement de l'épreuve, et les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

7.3.4. Consolante

Les pilotes non qualifiés pour la phase finale auront la possibilité de disputer une "Coupe de la Ville" ou "Coupe de la CRK" qui sera organisée si un minimum de 15 pilotes y participent. Cette Coupe se déroulera sur une seule course de 15 km par temps sec et de 12 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la Ville" ou "Coupe de la CRK" sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualification.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS A TOUS LES FINALISTES

Tout pilote prenant part à une épreuve du Championnat de France peut marquer des points. Le classement de la pré-finale et de la finale de chaque épreuve donnera lieu à l'attribution des points suivante :

50 points au 1 ^{er}	19 points au 7 ^{ème}	13 points au 13 ^{ème}	7 points au 19 ^{ème}
40 points au 2 ^{ème}	18 points au 8 ^{ème}	12 points au 14 ^{ème}	6 points au 20 ^{ème}
32 points au 3 ^{ème}	17 points au 9 ^{ème}	11 points au 15 ^{ème}	5 points au 21 ^{ème}
26 points au 4 ^{ème}	16 points au 10 ^{ème}	10 points au 16 ^{ème}	4 points au 22 ^{ème}
22 points au 5 ^{ème}	15 points au 11 ^{ème}	9 points au 17 ^{ème}	3 points au 23 ^{ème}
20 points au 6 ^{ème}	14 points au 12 ^{ème}	8 points au 18 ^{ème}	2 points au 24 ^{ème}
			1 point au-delà du 24 ^{ème}

Le pilote ayant réalisé le meilleur tour chronométré lors de la pré-finale ou de la finale se verra attribuer 2 points supplémentaires. Dans le cadre d'un résultat décompté, le pilote ne perdra pas le bénéfice de ses deux points.

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL DU CHAMPIONNAT

Chaque pilote totalisera les points obtenus lors de chaque pré-finale et finale.

Le classement final du Championnat de France Minime/Cadet sera établi en additionnant, pour chaque pilote, la totalité des résultats moins un. Un résultat nul consécutif à une exclusion ne pourra être décompté.

Dans chaque catégorie, un classement « rookies » (meilleure 1^{ère} année dans la catégorie) sera établi.

En cas d'ex aequo, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé ou s'il subsiste encore des ex aequo, le classement de la finale de la dernière épreuve les départagera.

9.3. CLASSEMENT NATIONAL

Dans chaque catégorie, tout pilote ayant participé au minimum à une épreuve et ne s'étant pas qualifié pour la phase finale se verra attribuer des points en fonction de son classement à l'issue des manches qualificatives. Un classement « étendu » sera établi à l'issue du Championnat par addition des points ainsi obtenus.

ARTICLE 10. PRIX

- 10.1. Le podium final du "Championnat de France Minime/Cadet" aura lieu à l'issue de la dernière épreuve.
Le Champion de France Cadet et le Champion de France Minime seront invités à la remise des prix FFSA.

10.2. PROTOCOLE PODIUM

A l'issue de chaque finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews.

Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra infliger une amende de 100 €.

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE

PREAMBULE

La FFSA organise le Championnat de France d'Endurance composé de 5 épreuves. Les résultats de ces 5 épreuves font partie et comptent pour l'Euro Endurance.

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 La FFSA confie l'organisation du Championnat de France d'Endurance à Kart Mag Organisation (KMO). A ce titre, KMO est nommé « Opérateur » du Championnat de France d'Endurance. Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

1.2. Ce Championnat de France se déroulera en une série de 5 épreuves :

6 Heures du Nord Pas de Calais	Ostricourt	15 Mars	ASK Métropole
6 Heures du Mans 	Le Mans	24 Mai	ASK ACO
6 Heures de Bourgogne *	Autoreille	21 Juin	ASK Besançon
6 Heures du Centre 	Mer	11 Octobre	ASK Mer
2 x 200 km de l'Armistice	Angerville	8 Novembre	ASK Angerville



Semi-nocturne

(*) *Cette épreuve sera considérée comme deux courses.*

La FFSA et KMO se réservent le droit de modifier ce calendrier.

1.3. HORAIRES

1.3.1 Les horaires seront envoyés aux équipages inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve.

1.3.2. Le contrôle administratif, la distribution et le marquage des pneumatiques se dérouleront le samedi de 9h à 12h. L'installation dans le paddock et le contrôle des extincteurs se dérouleront le samedi de 9h à 18h.

1.3.3. La manifestation débutera le samedi à 8h avec les essais libres. Possibilité de roulage le vendredi après midi (droit de piste à discrétion de l'organisateur) et le samedi à la disposition de l'organisateur. Entre le lundi précédent la manifestation et les essais non officiels du vendredi, aucun roulage, même de location, ne sera autorisé sur le circuit aux membres des équipes engagées dans l'épreuve.

1.3.4. Les essais chronos se dérouleront le dimanche matin.

1.3.5. Les épreuves en semi-nocturne feront l'objet d'un horaire spécifique.

1.4. VERIFICATIONS

L'enregistrement technique du matériel et le contrôle vestimentaire auront lieu le samedi entre 14h30 et 17h30.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

Le Championnat de France d'Endurance sera ouvert à tout pilote de plus de 15 ans ou atteignant l'âge de 15 ans au cours de l'année **2009** détenteur d'une licence nationale ou internationale de karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité, délivrée par la FFSA et aux pilotes étrangers détenteurs d'une licence délivrée par une ASN étrangère.

3.2. PILOTES ADMIS

3.2.1 Le maximum d'équipages admis dans chacune des épreuves sera fonction de la capacité de chaque circuit (Article 28 du RSN). Ces équipages seront composés de 2 ou 3 pilotes.

Une épreuve nationale peut, à la discrétion de l'ASN qui l'autorise, admettre la participation de licenciés d'autres ASN. Dans le cas où ladite épreuve ferait partie d'un Championnat ou série nationale, les concurrents licenciés étrangers ne seront pas admis à comptabiliser de points au classement des championnats ou séries.

3.2.2 Les équipages inscrits pour la totalité du Championnat de France seront retenus en priorité. Pour les engagements à une épreuve, ils seront retenus selon l'ordre d'arrivée chez l'opérateur, dans la limite des places disponibles.

3.2.3 Avant le départ, dans le cas de forfait d'équipages engagés, il pourra être fait appel à des équipages suppléants présents sur le terrain.

3.3. INSCRIPTIONS

3.3.1 Tout équipage désirant participer au Championnat de France devra envoyer à l'opérateur KMO (17, rue Gambetta 93100 Montreuil. Tél. : +33.01.48.58.90.90) une demande d'inscription selon le modèle établi, au moins 15 jours avant la date de la première épreuve à laquelle il souhaite participer.

Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque, à l'ordre de KMO d'un montant de **1430 €** représentant l'engagement à la totalité du Championnat de France.

Possibilité de fractionner le règlement **en deux fois**.

Les chèques devront obligatoirement être joints au formulaire d'inscription.

3.3.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du samedi, les laissez-passer et emplacement paddock pour chacune des épreuves du Championnat de France. Seule l'aire de stationnement pourra être facturée en supplément par l'organisateur.

3.3.3 En cas de non-participation d'un équipage à l'une des épreuves, il ne pourra prétendre à aucun remboursement.

3.4. ENGAGEMENT A UNE EPREUVE

3.4.1. Tout équipage désirant participer à une épreuve du Championnat de France devra envoyer à l'opérateur une demande d'inscription, selon le modèle établi par l'opérateur KMO. Ce bulletin d'engagement devra être accompagné d'un chèque à l'ordre Kart Mag Organisation d'un montant de **345 €** représentant l'engagement à une épreuve.

3.4.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du samedi et emplacement paddock pour une épreuve du Championnat de France. Seule l'aire de stationnement pourra être facturée en supplément par l'organisateur.

3.4.3 En cas de non-participation d'un équipage à l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucun remboursement.

ARTICLE 4. MATERIEL ET EQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

4.1.1. Le matériel admis reprend :

Groupe 1 : Les Catégories Fédérales : Formule A (FA 2006) et KF.

Groupe 2 : Les Coupes de Marque 2 temps agréées en 2009 par la FFSA et désignées par la FFSA comme pouvant participer à ce Championnat.

4.1.2. Généralités, identification, plombage

Chaque équipage disposera d'un châssis et de deux moteurs identifiés, qui pourront être de marque identique ou différente, mais de même catégorie.

Seul le cadre pourra être remplacé en cas de nécessité et après constatation de l'impossibilité de réparation du **cadre** par les Commissaires Techniques et des Commissaires Sportifs.

Les moteurs "Coupe de Marque" devront être plombés par l'un des professionnels désignés par l'organisateur de la « Coupe de Marque » et figurant dans son règlement spécifique. Ce plombage devra interdire tout démontage moteur.

4.1.3. Moteurs

▪ **Catégories Fédérales (Groupe 1):**

➤ Formule A (FA 2006) :

Moteurs 100 cc selon la réglementation FA 2006, à l'exception des points spécifiques à l'endurance mentionnés dans le présent règlement.

Carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon, avec deux vis de réglage.

➤ KF :

Moteurs 125 cc selon la réglementation KF1, à l'exception des points spécifiques à l'endurance mentionnés dans le présent règlement.

Carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon, avec deux vis de réglage.

Boîte à clapets homologué avec le moteur : réglementation KF2.

Echappement homologué avec le moteur : réglementation KF2.

Allumage homologué : réglementation KF 2 (régime limité à 15000 trs/mn).

Volume de la chambre de combustion : réglementation KF2 (minimum 9 cc).

▪ **Catégories Coupes de Marque (Groupe 2):**

Moteur selon la réglementation de la Coupe de Marque en référence à l'article 4.1.1., à l'exception des points spécifiques à l'endurance mentionnés dans le présent règlement.

Points spécifiques à l'endurance pour toutes les catégories (Groupe 1 et Groupe 2):

4.1.4. Châssis/carrosserie

Normes CIK/FIA 2002, 2003 et 2006.

Dans le respect des articles 1.3 du RTI et 1.1 du RTN il est rappelé qu'il est autorisé de renforcer divers points du châssis et de monter des éléments de freinage de marque différentes.

4.1.5. Embrayage

Libre. Il devra cependant conserver sa fonction d'embrayage :

Le moteur doit pouvoir être démarré et tourner sans caler, kart arrêté.

L'enclenchement de l'embrayage doit s'opérer à 5000 t/mn maximum et provoquer l'avancement du kart pilote à bord.

4.1.6. Faisceau électrique

Le faisceau électrique doit rester d'origine, connectique comprise. Tolérance : le circuit basse tension pourra être prolongé par 2 fils (un plus, un moins) entre la batterie et l'extrémité du faisceau d'origine coté batterie. Une prise d'accouplement rapide pourra être incluse.

(De plus et plus particulièrement pour le groupe 2 :

- **Bougie : marque libre dans le respect du règlement KF2.**

- **Capuchon de bougie : marque libre.**

- **Batterie : marque libre (sèche) sous réserve de se monter dans le support d'origine).**

4.1.7. Réservoir et radiateur

Réservoir standard de karting régulièrement commercialisé, à bouchon vissé.

Le ravitaillement en carburant par changement de réservoir est obligatoire.

(De plus et plus particulièrement pour le groupe 2 :

- **Ecran de radiateur autorisé dans le respect de l'article 21.3. du RTN).**

4.1.8. Poids

Le poids minimum devra être conforme au règlement à tout moment de l'épreuve.

Définition : le poids minimum kart-pilote est égal à pilote équipé + châssis sans réservoir.

Poids minimum :

- Ex Formule A **160kg**

- **KF 165 kg**

- Coupes de Marque **165 kg**

Au sein d'une même équipe, chaque pilote devra porter sur l'épaulette gauche de sa combinaison un galon d'une largeur minimale de 15 mm, selon le code couleur défini ci-dessous :

▪ **Jaune pour le pilote le plus léger**

▪ **Orange pour le pilote le plus lourd**

▪ **Bleu pour l'éventuel 3^{ème} pilote**

4.1.9. Lest

Le lest éventuel peut être de deux sortes :

4.1.9.1. Inamovible

Fixé par au moins deux vis (diamètre 8 mm minimum) avec rondelle large et écrous freinés. Chaque vis de fixation devra pouvoir être scellée par les commissaires techniques dès le début de l'épreuve. Il conviendra de prévoir pour chaque vis de fixation du lest un trou accessible de 3 mm minimum.

4.1.9.2. Amovible

Le système de fixation devra être fixé par au moins deux vis (diamètre 8 mm minimum) avec rondelle large et écrous freinés.

Deux emplacements sont possibles sous réserve de ce qui suit :

- Un système de fixation monté sur le cadre sera en position horizontale avec les plaques de plomb guidées par deux axes et verrouillées, au minimum, avec une goupille « Beta » de 20 mm de diamètre pour chaque axe et tangente à la dernière plaque.

- Un ou (des) systèmes de fixation montés sur le flanc ou dos du baquet sera (seront) en position verticale/tangente et ne devra (devront) porter qu'une seule plaque de plomb de 3,3 kg guidées par deux axes et verrouillées par une bride passant par ces deux axes. Cette bride sera arrêtée sur l'axe supérieur et sécurisée avec une goupille « Beta » de 20 mm de diamètre à l'axe inférieur.

Le pilote embarquant un lest amovible ne pourra pas prendre la piste sans la parfaite mise en place du verrouillage et de la goupille.

Le lest amovible sera composé d'une, deux ou trois plaques de plomb de 3,3 kg chacune, soit un total de 9,9 kg.

4.1.9.3. Enregistrement d'un pilote utilisant du lest amovible

Pour l'enregistrement du matériel, les équipes devront inscrire sur les feuilles d'enregistrement techniques :

- le nombre de gueuses embarquées par chaque pilote (0, 1, 2 ou 3),*
- la couleur du brassard de chacun des pilotes.*

Une pesée de contrôle sera effectuée lors de cet enregistrement.

4.1.9.4. Contrôle d'un pilote utilisant du lest amovible

Le code couleur permettra aux commissaires de stand de contrôler si le ou les lests embarqués correspondent à la couleur portée par le pilote.

4.1.9.5. Sanction pour les équipages utilisant du lest amovible, ne respectant pas le règlement

Le contrôle sans tout ou partie de son lest, d'un pilote ayant déclaré utiliser son lest amovible, pourra entraîner la mise hors course de son équipage sur décision du collège des commissaires sportifs.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES – ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

Le mélange utilisé pour la compétition est fourni directement par le concurrent (voir article 10 du RTN).

4.2.2. Pneumatiques

Chaque équipage disposera, par épreuve, de pneus slick (3 avant - 3 arrière) et de pneus pluie (3 avant - 3 arrière) en gestion libre.

La marque et le type de pneus seront identiques pour toutes les catégories admises dans le Championnat de France. Les pneus slick de course devront impérativement être les pneus vendus sur place par l'opérateur, le **week-end de l'épreuve**.

Les pneus slicks seront tirés au sort. Le tirage au sort sera effectué par l'opérateur, fournisseur de la catégorie et sous sa responsabilité. L'attribution se fera pendant les enregistrements administratifs le samedi de 10h à 12h. Les concurrents devront impérativement faire marquer leurs pneus dès leur attribution, à la sortie du camion du manufacturier. Seuls les pneus achetés le jour même pourront être marqués et utilisés en course.

Tout pneu utilisé en course, pneus pluie inclus, doit impérativement être marqué sur les deux flans et à l'intérieur au numéro du kart. Aucun pneu ne pourra être marqué après la clôture des enregistrements techniques.

Il est de la responsabilité des équipes de faire marquer et de vérifier le marquage des pneus, avant le début de la course.

4.3. NUMEROS DE COURSE

4.3.1. L'opérateur attribuera, à chaque équipage, 3 numéros de course et 3 plaques du numéro, sur lesquelles le nom de l'équipe (situation géographique) devra figurer, la 4^{ème} plaque (sur un des cotés) servant l'identité national par un drapeau.

4.3.2. Les plaques numéros, les numéros et les identifications seront fournies par l'opérateur et pourront inclure une publicité obligatoire.

ARTICLE 5. PUBLICITE

5.1. Les pilotes auront la possibilité d'apposer des publicités.

En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA et l'opérateur ne pourra être modifiée par les pilotes. En cas de non-respect du plan d'identification, toute équipe se verra infliger une amende de 100 €.

5.2. Chaque équipe pourra poser une banderole sur le circuit aux places réservées par l'opérateur. Cette publicité ne pourra rentrer en concurrence avec les annonceurs du Championnat de France et/ou du circuit.

5.3. Chaque équipage doit être identifié par le nom d'une région, d'un département, d'une ville ou d'un club et pourra éventuellement y accoler le nom d'un partenaire.

5.4. Présentation

Les équipes devront faire un effort d'uniformité dans la présentation de leurs combinaisons, et de leurs karts.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.1. ESSAIS

Des essais libres se dérouleront le samedi de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 heures.

Cas particuliers :

Lors des épreuves en semi nocturne, où le départ de la course est fixé le samedi à 18 heures, les essais libres se dérouleront le vendredi de 13h30 à 18h30 et le samedi de 9 heures à 12 heures et de 13h30 à 16h30. D'un commun accord, KMO et la FFSA se réservent le droit de modifier les horaires.

7.2. BRIEFING

Il aura lieu à l'issue des essais libres du samedi. La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs.

L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront le dimanche matin (ou le samedi après-midi pour les épreuves en semi nocturne) sur une durée de 15 minutes. Avec toutes les équipes engagées.

7.3.2. Course

La durée de chaque épreuve sera de 6 heures (possibilité de 5 heures, 2 fois 3 heures, **2 fois 200 km** ou 500 km), avec un minimum de 6 relais avec changement de pilote (le départ de la course n'est pas considéré comme un relais). Exemple (schéma théorique) :

Départ 1^{er} relais 2^{ème} relais 3^{ème} relais 4^{ème} relais 5^{ème} relais 6^{ème} relais Arrivé



La durée maximum d'un relais est de 1h00 pour toutes les épreuves.

Le ravitaillement en carburant doit s'effectuer moteur arrêté.

A l'issue du temps réglementaire, le tour entamé sera poursuivi et comptabilisé jusqu'au passage sur la ligne du dernier de ce tour. Le drapeau à damiers sera présenté juste derrière le dernier du tour et devant le premier du classement.

PROCEDURE DE PARC FERME

A l'issue des essais chronométrés, les karts resteront en « parc fermé », pour être placés ensuite directement en pré-grille.

Toute intervention mécanique dans le parc assistance départ est interdite.

Seules des interventions en rapport avec la sécurité pourront être effectuées après avoir reçu l'accord du délégué technique FFSA.

Les compléments d'essence sont interdits pendant toute cette période.

7.3.3. Ramassage des karts

Les karts en panne sur la piste seront ramenés au stand, sans utilisation de matériel de transport, par 3 personnes maximum, le pilote et 2 mécaniciens ou chef de stand, et cela dans le respect des règles de sécurité.

7.3.4 Arrêt de course

S'il devient nécessaire d'arrêter la course à cause d'un accident, pour des raisons de sécurité ou pour tout autre raison, un drapeau rouge immobile sera déployé par le Directeur de course et simultanément, le drapeau jaune sera déployé à tous les postes de signalisation, indiquant que la course est arrêtée.

Suite à l'arrêt de la course :

a/ Si moins de 30 % de la course est effectué :

La course sera courue à nouveau et le premier départ déclaré nul et non avenu.

b/ Si de 30 % à 60 % de la course est effectué :

Attribution de 50% des points et le résultat sera donné par ordre final à la fin du tour précédent l'arrêt.

c/ Si plus de 60% de la course est effectué :

Course déclarée accomplie et le résultat en sera donné par ordre final à la fin du tour précédent l'arrêt.

ARTICLE 8. PENALITES

Les pénalités « stop and go » seront effectuées à l'endroit déterminé par le Directeur de Course lors du briefing et seront décidées par le Collège des Commissaires Sportifs sur proposition de la Direction de Course ou des Commissaires Sportifs.

- Non-respect de la configuration du circuit : 3 minutes (stop and go).
- Non-respect des 6 relais : 10 tours.
- Couper le circuit moteur en marche pour regagner le stand : hors-course.
- Entrée et sortie des stands non respectées : hors-course.
- Kart en panne ramené par plus de 3 personnes ou par un matériel de transport : 3 minutes (stop and go).
- Mécanique sur la piste * : 3 minutes (stop and go) (sauf changement de bougie).
- Ravitaillement sur la piste : 3 minutes (stop and go).
- Présence sur la piste d'un membre de l'assistance du pilote sans raison évidente : 3 minutes (stop and go).
- Vitesse excessive dans les stands : 1 minute (stop and go) (la notion de "vitesse excessive" sera laissée à l'appréciation des Commissaires Sportifs).
- Doubler sous un drapeau jaune : 3 minutes (stop and go).
- Tricherie dans les pneus : hors course.
- Pneus non marqués : hors course.
- Relais supérieur à une heure : 1 tour par minute au delà d'une heure.

Il est toléré, en cas d'incident ou panne sur la piste, de se faire pousser par un mécanicien, celui-ci devant partir des stands.

* Précision : il est considéré comme intervention mécanique, l'usage d'un outil. Sur la piste, seule l'utilisation d'une clé à bougie est tolérée.

ARTICLE 9. BAREME D'ATTRIBUTION DES POINTS

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

L'ensemble des équipages et des pilotes marquera des points.

Chaque course donnera lieu à l'attribution des points suivants :

50 points au 1er	18 points au 8ème	11 points au 15ème	4 points au 22ème
40 points au 2ème	17 points au 9ème	10 points au 16ème	3 points au 23ème
32 points au 3ème	16 points au 10ème	9 points au 17ème	2 points au 24ème
26 points au 4ème	15 points au 11ème	8 points au 18ème	1 point du 25ème au
22 points au 5ème	14 points au 12ème	7 points au 19ème	dernier classé
20 points au 6ème	13 points au 13ème	6 points au 20ème	
19 points au 7ème	12 points au 14ème	5 points au 21 ^{ème}	

9.2. CLASSEMENT PAR EQUIPAGE

Lors de chaque épreuve du Championnat de France, un classement sera édité, dans lequel figureront le nom des pilotes et la catégorie dans laquelle sont inscrits les équipages. A l'issue de la saison, seule l'équipe en tête du classement final tout matériel confondu remportera l'un ou l'autre titre.

Chaque équipage totalisera les points obtenus au classement de chaque course.

En cas d'ex æquo, ceux-ci seront départagés de la façon suivante : le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé ou s'il subsiste encore des ex æquo, le classement de la dernière épreuve les départagera.

Si aucun partage ne peut être effectué, ces équipages seront considérés comme ex æquo.

Le classement final du Championnat de France se fera sur la totalité des résultats. Une équipe pourra changer de pilote à son gré, mais seuls les 3 pilotes ayant inscrit le plus de points seront retenus dans le classement du Championnat de France.

9.3. CLASSEMENT PAR PILOTE

Les points seront donnés individuellement à chaque pilote à l'issue de l'épreuve. Un pilote pourra changer une seule fois d'équipage au cours du Championnat de France. Tous les pilotes seront classés, quelque soit le nombre d'épreuves auxquelles ils auront participé.

En cas d'ex æquo, ceux-ci seront départagés de la façon suivante : le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé ou s'il subsiste encore des ex æquo, le classement de la dernière épreuve les départagera.

Si aucun partage ne peut être effectué, ces pilotes seront considérés comme ex æquo.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. REMISE DES PRIX

A l'issue de chaque épreuve, les trois premiers équipages classés se rendront au podium où une coupe leur sera remise.

Une coupe supplémentaire sera remise au Team Manager de l'équipe gagnante.

L'équipage Champion de France sera invité à la remise des prix FFSA.

10.2. PROTOCOLE PODIUM

A l'issue de chaque épreuve, et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers équipages classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée, avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews.

CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERKART

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1** La FFSA organise le Championnat de France FFSA Superkart.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques CIK/FIA.
- 1.2.** Le Championnat de France Superkart se déroulera en une série de 6 épreuves (soit 12 courses). Le calendrier sera communiqué ultérieurement après validation par la Commission Nationale de Karting.

La FFSA se réserve le droit de modifier le calendrier.
- 1.3. HORAIRES ET INSTALLATION DANS LE PADDOCK**
- 1.3.1.** Les horaires de chaque épreuve seront envoyés aux pilotes inscrits.
- 1.3.2.** Les pilotes participant au Championnat de France Superkart devront obligatoirement s'installer dans le paddock à compter du vendredi, conformément au plan d'identification défini et transmis au préalable par la FFSA, à l'organisateur, aux officiels de la catégorie et aux pilotes ayant confirmé leur engagement. Les pilotes auront obligation de déclarer, à l'inscription au Championnat, la surface de leur structure pour l'année.
En aucun cas, la place et la superficie, définies par la FFSA, ne pourront être modifiées par les pilotes sans accord préalable. L'organisateur et la FFSA, suivant les cas, se réservent le droit de modifier le plan de paddock.
- 1.3.3.** Le contrôle administratif débutera le vendredi à partir de 14 heures ou, à défaut, selon l'horaire de la manifestation.
- 1.3.4.** Le meeting débutera officiellement dès l'ouverture des vérifications administratives et cela selon l'horaire de la manifestation.
- 1.4. VERIFICATIONS**
- 1.4.1.** L'enregistrement du matériel se déroulera dans l'enceinte du local technique du circuit selon l'horaire officiel précisé pour chaque épreuve.
Lors de l'enregistrement du matériel et cela pour chaque épreuve, il sera procédé à un marquage du châssis et éventuellement des pièces principales du moteur.
Un pilote pourra changer son matériel déjà identifié lors des vérifications techniques jusqu'au début des essais qualificatifs. Tout matériel échangé devra passer aux vérifications techniques.
- 1.4.2.** Contrôle administratif : le contrôle vestimentaire et la vérification des licences pilotes et mécaniciens débuteront le vendredi à partir de 14 heures ou, à défaut, selon l'horaire de la manifestation.
Un extincteur en état de marche et conforme au Règlement Sportif National devra être présenté.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

- 3.1. LICENCES**
Le Championnat de France Superkart sera ouvert à tout pilote âgé de 18 ans révolus, détenteur d'une licence nationale ou internationale de Karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité.
Les mécaniciens et pousseurs devront être en possession d'une licence « Personnel satellite » en cours de validité.
- 3.2. PILOTES ADMIS**
- 3.2.1.** Un maximum de 60 pilotes sera admis dans chacune des épreuves.

- 3.2.2. Les pilotes inscrits pour la totalité du Championnat seront retenus en priorité, selon l'ordre d'arrivée à la FFSA, dans la limite des places disponibles.
Pour les engagements à une épreuve, les engagements seront retenus selon l'ordre d'arrivée à la FFSA, dans la limite des places disponibles.

3.3. INSCRIPTIONS AU CHAMPIONNAT ET CONFIRMATION D'ENGAGEMENT PAR EPREUVE

- 3.3.1. Tout pilote désirant participer au Championnat de France Superkart devra envoyer à la FFSA, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA, au plus tard 30 jours avant la date de la première épreuve. Il sera donné priorité aux pilotes classés au Championnat de France.

Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de **1600 €** représentant l'inscription au Championnat et l'engagement à toutes les épreuves. Le pilote pourra fractionner son paiement en 3 chèques maximum qui seront joints au formulaire d'inscription et endossés à échéances régulières. Le pilote aura obligation de confirmer son engagement à chaque épreuve à la FFSA afin d'établir la liste des inscrits et la réalisation du plan de paddock, **au moins 21 jours** avant la date de l'épreuve à laquelle il souhaite participer. Ceci afin de transmettre à l'organisateur les éléments pour validation et enregistrement.

- 3.3.2. En cas de non-participation du pilote à l'une des épreuves, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure).

3.4. ENGAGEMENT A UNE EPREUVE (PILOTE HORS CHAMPIONNAT)

- 3.4.1. Tout pilote désirant participer à une épreuve du Championnat de France Superkart devra envoyer à la FFSA, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA au moins 30 jours avant la date de l'épreuve à laquelle il souhaite participer.

Ce bulletin d'engagement devra être accompagné d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de **350 €** représentant l'engagement pour l'épreuve concernée, y compris pour les pilotes étrangers.

- 3.4.2. Tout pilote désirant participer à une épreuve du Championnat d'Europe Superkart devra pouvoir justifier d'une expérience d'au moins deux courses nationales ou internationales de Superkart sur long circuit (art 32 du règlement CIK-FIA) tout en étant inscrit et classé au Championnat de France de la saison en cours.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATÉRIEL ADMIS

- 4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante.
- 4.1.2. En Superkart, chaque pilote pourra disposer d'un châssis et, éventuellement, de deux moteurs selon l'article 1.3. de la Réglementation Technique de la catégorie.
- 4.1.3. Tout cadre endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué technique FFSA. Le Délégué technique FFSA sera la seule personne habilitée à juger ou non le remplacement du cadre accidenté.
En cas de remplacement, le cadre accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve.
- 4.1.4. Suite à l'enregistrement du matériel, l'échange de moteurs, de châssis et/ou de l'ensemble châssis-moteur est interdit entre les différents conducteurs, sauf dans le cas où 1 moteur de secours a été enregistré par plusieurs pilotes.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

- 4.2.1.1. Le mélange utilisé doit être conforme à la définition du règlement technique en la matière.
- 4.2.1.2. L'essence utilisée pour le Championnat de France Superkart doit obligatoirement être sans plomb de marque et de type définis par la FFSA, type qui sera communiqué après validation par la FFSA.

4.2.2. Pneumatiques

- 4.2.2.1. **La marque des pneus est libre dans la liste des pneus homologués CIK/FIA. Ils pourront comporter un marquage spécifique. Seuls ces pneus devront être utilisés pour l'épreuve.**

La FFSA s'autorise à faire un échange de pneus, même référence, à tout moment de la manifestation, au pilote de son choix.

- 4.2.2.2. Pour la saison 2009, sur les épreuves du Championnat de France exclusivement :
- utilisation possible des pneumatiques slick ou pluie homologation CIK 2007 ;
 - utilisation possible des pneumatiques slick ou pluie homologation CIK 2008 ;
- Le montage de pneumatiques homologués CIK 2007 et homologués 2008 sur un même kart est interdit.

4.3. NUMEROS DE COURSE

- 4.3.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course valable pour l'année en cours. Ils devront être lisibles, de 20 cm minimum de haut pour 3 cm d'épaisseur de trait et collés sur un même plan.
- 4.3.2. Les plaques numéros devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA (article 4 du Règlement Technique National) et ne devront subir aucune modification sous peine de sanction. Amende de : 100 €.
- 4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc ainsi que le drapeau de sa nationalité devront figurer à l'avant des carrosseries latérales. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 4 cm.

4.4. EQUIPEMENT VESTIMENTAIRE

- 4.4.1. Les casques homologués conformément à l'article 7 du RSN seront marqués en début de saison ou lors du renouvellement de ceux-ci en cours de saison. Tout casque ne comportant pas de marquages sera refusé et le pilote interdit de départ.
- 4.4.2. L'emploi d'une minerve est recommandé.
- 4.4.3. Seules sont autorisées les combinaisons cuir d'une seule pièce aux normes FIM-FFM et les combinaisons tissus homologuées et référencées dans l'article 7 du RSN. Les protections dorsales, aux coudes et aux genoux sont facultatives. Seuls les doublures et sous-vêtements soie, coton, NomexTM sont autorisés.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les pilotes participant au Championnat de France devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des véhicules définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes.

En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

- 7.1. Pour les essais libres, les chronos comme pour la course, pilotes et karts devront être en pré-grille au plus tard 20 minutes (minimum) avant l'heure du départ.

- 7.1.1. L'accès aux parcs fermés d'assistance et à la pré-grille n'est autorisé qu'aux seuls officiels, pilote et mécanicien licenciés muni de leur licence et badge.

7.2. BRIEFING

La présence au briefing de tous les pilotes est obligatoire. Ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par une amende de 150€ par la commission sportive. L'horaire de ce briefing sera notifié aux concurrents lors de chaque épreuve à l'enregistrement administratif et technique. **Tout départ sera interdit au pilote tant que l'amende ne sera pas réglée.**

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Deux séances d'essais chronométrés de 15 minutes minimum seront organisées ou une séance de 20 minutes minimum. Obligation pour le concurrent de se peser à chaque arrêt et à la fin de la séance d'essai sur la bascule située à l'entrée des stands.

La participation de chaque pilote à la séance, avec réalisation d'au moins un tour chronométré, est obligatoire. Tout pilote n'ayant pas participé à cette séance partira en dernière ligne et, cela, après

le dernier du classement des essais chronométrés. Si plusieurs pilotes n'ont pas participé aux essais chronométrés, leur place leur sera désignée par la commission sportive.

L'horaire de ces essais chronométrés sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3.2. Grille de départ

Deux – deux non décalés.

7.3.3. Procédure de départ

Départ lancé roulant sur deux lignes non décalées, un premier tour de formation derrière le pacecar, puis départ à l'extinction du feu rouge.

7.3.4 Course

Deux courses seront disputées sur un nombre de tours entiers :

- 1 course 1 de 50 kilomètres par temps sec et de 40 kilomètres par temps de pluie,
- 1 course 2 de 50 kilomètres par temps sec et de 40 kilomètres par temps de pluie.

7.3.4.1 Position sur la grille

La position sur la grille pour la course 1 et la course 2 sera déterminée en fonction du résultat et du classement des essais qualificatifs.

7.3.5 Safety Car

La voiture de sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course, sur décision du directeur de course, selon la procédure définie dans le Code Sportif International, (présentation du panneau SC et drapeaux jaunes agités).

La procédure du nouveau départ se fera au drapeau vert, agité par le Directeur de course.

Départ lancé, les karts restent en file indienne avant le passage sous le drapeau. Les changements intempestifs de trajectoire sont alors strictement interdits.

7.3.6 Pénalités

Les pénalités sont reprises dans l'article 19 du RSN.

Dans la procédure de départ en cas d'anticipation ou non alignement d'un pilote avant l'extinction des feux rouges, la Direction de course aura recours à la pénalité Drive-Trougt (passage dans la zone des stands).

Tout pilote prenant deux tours de retard sera obligatoirement arrêté sur présentation du drapeau bleu aux diagonales rouges.

7.3.7 Course par temps de pluie

Lorsque la Direction de Course déclarera qu'il s'agit d'une course par temps de pluie, tous les pilotes devront monter des roues équipées de pneus pluie avant de prendre le départ, dans le temps imparti par la Direction de Course. La Direction de Course ordonne l'allumage du feu rouge.

7.3.8 Protocole Podium FFSA

A l'issue de chaque course et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront à disposition de l'organisateur pour la cérémonie du podium.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Tout pilote **inscrit au** Championnat de France peut marquer des points. Les points ne seront comptabilisés que si au moins un tour a été effectivement bouclé par le pilote concerné après le départ selon le barème suivant :

25 points au 1 ^{er}	9 points au 7 ^{ème}	3 points au 13 ^{ème}
20 points au 2 ^{ème}	8 points au 8 ^{ème}	2 points au 14 ^{ème}
16 points au 3 ^{ème}	7 points au 9 ^{ème}	1 point au 15 ^{ème}
13 points au 4 ^{ème}	6 points au 10 ^{ème}	
11 points au 5 ^{ème}	5 points au 11 ^{ème}	
10 points au 6 ^{ème}	4 points au 12 ^{ème}	

Le pilote ayant réalisé le meilleur tour chronométré en course, hors essais chronométrés, se verra attribuer 2 points supplémentaires.

9.2. **CLASSEMENT NATIONAL**

Chaque pilote totalisera les points obtenus lors de chaque course.

Le classement final du Championnat de France sera établi en additionnant pour chaque pilote la totalité des résultats moins un résultat d'une course. Un résultat nul consécutif à une exclusion ne pourra être décompté.

En cas d'ex aequo, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé ou s'il subsiste encore des ex aequo, le classement de la finale de la dernière épreuve les départagera. Seuls les pilotes utilisant un matériel homologué ou enregistré CIK/FIA seront classés au Championnat de France.

Un classement « Rookies » (meilleur 1^{ère} année) sera établi.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. **DOTATION AU CHAMPIONNAT**

Le Champion de France sera invité à la remise des prix FFSA.

10.2 **PRIMES**

En fin d'année, les droits d'engagements, déduction faite des frais supportés par l'organisation, pourront être répartis sous forme de primes aux pilotes de la façon suivante :

20% au 1 ^{er}	8% au 5 ^{ème}
15% au 2 ^{ème}	5% du 6 ^{ème} au 12 ^{ème}
12% au 3 ^{ème}	
10% au 4 ^{ème}	

COUPE DE FRANCE MINIME & CADET

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 La FFSA organise une Coupe de France en catégories Minime et Cadet. Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

1.2. Cette Coupe de France se déroulera les :

8 et 9 août 2009	Saint Amand	ASK Saint Amand
-------------------------	--------------------	------------------------

La FFSA se réserve le droit de modifier cette date.

1.3. HORAIRES

1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve. Sauf cas de force majeure, les horaires ne subiront aucun changement.

1.3.2. *Le contrôle administratif s'effectuera le jeudi de 14 heures à 18 heures et le vendredi de 8 heures à 10 heures.*

1.3.3. *L'installation dans le paddock se fera le jeudi à 9 heures à 19 heures et se terminera le vendredi de 8 heures à 10 heures. Le contrôle des extincteurs sera effectué à l'entrée des véhicules dans le paddock.*

1.3.4. La manifestation débutera officiellement le vendredi à 8 heures avec les essais officiels. Avant le début de ces essais officiels, le pilote aura la possibilité de s'entraîner toute la journée du jeudi précédant l'épreuve (droit de piste à la discrétion de l'organisateur). Aucun roulage, même avec un kart de location, ne sera autorisé sur le circuit à partir du dimanche précédant la manifestation.

1.4. VERIFICATIONS

La distribution et le montage des pneumatiques auront lieu le vendredi après midi en fonction de l'horaire établi par l'opérateur.

ARTICLE 3. CONCURENENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

La Coupe de France Minime sera ouverte à tout pilote détenteur d'une licence nationale de karting "Pilote concurrent conducteur" Minime (NCCMK) en cours de validité pour 2009, qui se sera qualifié lors du Championnat Régional.

La Coupe de France Cadet sera ouverte à tout pilote détenteur d'une licence nationale de karting "Pilote concurrent conducteur" Cadet (NCCCK) en cours de validité pour 2009, qui se sera qualifié lors du Championnat Régional.

3.2. PILOTES ADMIS

La Coupe de France Minime est réservée aux pilotes âgés de 10 à 12 ans (âgés de 10 ans : atteignant l'âge de 10 ans en 2009, âgés de 12 ans en 2009, atteignant l'âge de 12 ans en 2009).

La Coupe de France Cadet est réservée aux pilotes âgés de 12 à 14 ans (âgés de 12 ans : atteignant l'âge de 12 ans en 2009, âgés de 14 ans : atteignant l'âge de 14 ans en 2009).

3.3. CRITERES DE SELECTION

3.3.1. En fonction du résultat des Championnats Régionaux, 75 pilotes seront qualifiés. Dans les 75 pilotes qualifiés, 3 places seront réservées pour des pilotes d'Outre-Mer.

- 3.3.3. Après avoir reçu, au plus tard le **15 juin 2009**, le résultat des Championnats Régionaux, la FFSA calculera pour chaque Commission Régionale de Karting, **sur la moyenne des participants aux 3 épreuves qualificatives de ces Championnats**, le nombre de pilotes qualifiés.

3.4. CONFIRMATION DES PARTICIPANTS

- 3.4.1. Au plus tard le **2 juillet 2009**, les Commissions Régionales de Karting devront avoir confirmé à la FFSA les noms des pilotes qualifiés ainsi que le ou les noms des remplaçants (en fonction de leur classement au Championnat Régional) qui s'engagent à participer.
- 3.4.2. Quinze jours au plus tard avant la date de la Coupe de France et en cas de défection d'un pilote qualifié, la Commission Régionale de Karting peut le remplacer par un pilote remplaçant issu de la liste déposée et ce suivant son classement au Championnat Régional.
- 3.4.3. En cas de non participation du pilote à l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure). Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

3.5. DROITS D'ENGAGEMENT

- 3.5.1. Le montant des droits d'engagement est fixé à **150 €** tout compris, notamment les frais de dossier, droits de piste du vendredi, les 5 laissez-passer et emplacement paddock. Seuls l'aire de stationnement, la location du transpondeur et le droit de piste de la journée du jeudi pourront être facturés en supplément par l'organisateur. **Ces droits d'engagement devront être adressés à la Commission Régionale de Karting au plus tard trente jours avant l'épreuve. La CRK se chargera de reverser à la FFSA le montant total des engagements reçus en y joignant la confirmation des pilotes engagés.**
- 3.5.2. Sur ces droits d'engagement, **124 €** seront reversés par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans les plus brefs délais par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

- 4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante. Ne seront autorisés que les châssis agréés 2001 (liste n°4).
- 4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et d'un moteur non plombé. Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué Technique FFSA. Le Délégué Technique FFSA après inspection du châssis accidenté, remettra un rapport sur le bien fondé ou non du remplacement du châssis. Le Collège des Commissaires Sportifs sera le seul habilité à autoriser ou non le remplacement. En cas de remplacement, le châssis accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve.
- Moteur :**
En cas de casse de moteur, le pilote pourra utiliser un moteur de secours mais sera pénalisé de 10 places sur la grille de départ de la manche, pré finale ou finale suivant ce changement de moteur.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

- 4.2.1. Carburant
- 4.2.1.1. Le mélange utilisé pour la compétition (essais libres, essais chronométrés officiels, qualifications et phases finales) est fourni directement par le pilote. Des substitutions d'essence pourront être effectuées au cours des épreuves.
- 4.2.1.2. La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent). Chaque pilote devra prévoir un bidon d'huile fermé et cacheté en cas de substitution d'essence.
- 4.2.2. Pneumatiques
- 4.2.2.1. Chaque pilote disposera par épreuve de 10 pneus slick répartis comme suit :
- Essais libres et les warm up : 2 avant – 2 arrière **apportés** par le pilote ou acheter sur place **sur place auprès de manufacturier**.
 - Essais chronométrés, qualifications, phases finales : 3 avant – 3 arrière (tirés au sort) en gestion libre et **achetés sur place auprès du manufacturier, fournisseur de la catégorie**. Obligation d'utiliser un deuxième jeu de jantes pour les warm-up.
- 4.2.2.2. Les 4 pneus des essais libres et des warm up seront amenés par le pilote, marqués à la sortie de chaque séance d'essais libre et du premier warm up

Les 6 pneus des essais chronométrés, qualifications, phases finales seront tirés au sort, marqués et montés en parc d'assistance (parc fermé) avant l'épreuve et stockés en parc fermé.

4.3. NUMEROS DE COURSE

- 4.3.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course (de 1 à 77 sur fond jaune pour les cadets et sur fond rose pour les minimes).
- 4.3.2. 8 plaques numéros maxi seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA. Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification.
- 4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc (ainsi que le drapeau de sa nationalité) devra figurer à l'avant des caissons latéraux. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 3 cm.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant à la Coupe de France Minime/Cadet devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA, envoyé aux concurrents avant l'épreuve. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités. En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes. En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

- 7.1.1. Les essais libres se dérouleront le vendredi entre 8 heures et 18 heures.
- 7.1.2. Les séances du warm-up se dérouleront le samedi matin et le dimanche matin. La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) pendant les séances de warm-up est obligatoire sous peine d'une amende de 100 €.

7.2. BRIEFING

La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Pour les essais chronométrés, les groupes sont tirés au sort. Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront par groupes. Chaque groupe effectuera une séance de 10 minutes.

7.3.2. Manches qualificatives

- 7.3.2.1. Création des séries
Diviser les concurrents de la catégorie en **5 séries** en tenant compte de la capacité de la piste, réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A	SERIE B	SERIE C	SERIE D
1 ^{er} chrono	2 ^{ème} chrono	3 ^{ème} chrono	4 ^{ème} chrono
6 ^{ème} chrono	7 ^{ème} chrono	8 ^{ème} chrono	9 ^{ème} chrono
SERIE E			
5 ^{ème} chrono			
10 ^{ème} chrono			

- 7.3.2.2. Places de départ pour les manches qualificatives
Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

- 7.3.2.3. **Déroulement des Manches qualificatives**
Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous :
A contre B ; A contre C ; B contre C..., etc.
Les manches qualificatives se disputeront sur une distance de 15 km par temps sec et 12 km par temps de pluie.
Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives.
Les points seront attribués comme suit :
0 point au 1^{er},
2 points au 2^{ème},
3 points au 3^{ème},
4 points au 4^{ème},
5 points au 5^{ème}
et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.
Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.3. **Phases finales (Pré-finale et finale)**

A l'issue des manches qualificatives, un classement de tous les pilotes sera établi. En fonction de la capacité de la piste, les 36 premiers pilotes seront qualifiés pour les phases finales.

- une pré-finale **20 km** par temps sec et **17 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement des manches de qualification.
- une finale de **20 km** par temps sec et **17 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement de la pré-finale.

Le classement de la finale déterminera le classement de la Coupe de France Minime Cadet et les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

7.3.4. **Consolante**

Les pilotes, non qualifiés pour la phase finale, auront la possibilité de disputer une coupe de la CRK et une coupe de la Ville.

Ces Coupes seront organisées si un minimum de 15 pilotes y participent (maximum 36 participants) et se dérouleront sur une seule course de 15 km par temps sec et de 12 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la Ville" et de la "Coupe de la CRK" sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualification.

ARTICLE 10. PRIX

- 10.1. A l'issue de la finale, les 3 premiers classés se rendront au podium où une coupe leur sera remise.

Le podium final aura lieu à l'issue de l'épreuve.

10.2. **PROTOCOLE PODIUM**

A l'issue de la finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews.

Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra retirer la totalité de ses primes d'arrivée.

COUPE DE FRANCE NATIONALE A ET B

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 La FFSA organise une Coupe de France en **catégorie Nationale A et en catégorie Nationale B**. Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

1.2. Cette Coupe de France se déroulera le :

15 et 16 août 2009	La Hague	ASK La Hague
---------------------------	-----------------	---------------------

La FFSA se réserve le droit de modifier cette date.

1.3. HORAIRES

1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve. Sauf cas de force majeure, les horaires ne subiront aucun changement.

1.3.2. *Le contrôle administratif s'effectuera le jeudi de 14 heures à 18 heures et se terminera le vendredi de 8 heures à 10 heures*

1.3.3. *L'installation dans le paddock s'effectuera le jeudi de 9 heures à 19 heures et le vendredi de 8 heures à 10 heures. Le contrôle des extincteurs sera effectué à l'entrée des véhicules dans le paddock.*

1.3.4. La manifestation débutera officiellement le vendredi à 8 heures avec les essais officiels. Avant le début de ces essais officiels, le pilote aura la possibilité de s'entraîner toute la journée du jeudi précédant l'épreuve (droit de piste à la discrétion de l'organisateur). Aucun roulage, même avec un kart de location, ne sera autorisé sur le circuit à partir du dimanche précédant la manifestation.

1.4. VERIFICATIONS

La distribution et le montage des pneumatiques auront lieu le vendredi après midi en fonction de l'horaire établi par l'opérateur.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

La Coupe de France Nationale sera ouverte à tout pilote détenteur d'une licence nationale de karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité pour 2009, qui se sera qualifié lors du Championnat Régional.

3.2. PILOTES ADMIS

3.2.1. *Un maximum de 75 pilotes sera admis en catégorie Nationale, classement A et un maximum de 75 pilotes sera admis en catégorie Nationale, classement B. La FFSA se réserve la possibilité de modifier le nombre de pilotes.*

3.2.2. La Coupe de France Nationale est réservée aux pilotes âgés de 14 ans et plus (âgés de 14 ans : atteignant l'âge de 14 ans en 2009).

3.3. INSCRIPTION A LA COUPE DE FRANCE NATIONALE A ET B

3.3.1. *Tout pilote ayant participé aux 3 journées qualificatives du Championnat Régional devra envoyer à l'opérateur TKC, 20 rue des Fosses Rouges 77590 BOIS LE ROI, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA et disponible sur le site www.ffsa.org, au moins 21 jours avant la date de l'épreuve. Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de 150€.*

- 3.3.2. Le vainqueur de la Coupe de France Nationale de l'année précédente sera qualifié d'office pour la Coupe de France 2009 dans les conditions répondant à l'article 3.1. du présent règlement.
- 3.3.3. **Au plus tard le 15 juin 2009, les CRK adresseront à la FFSA la liste des pilotes ayant participé aux 3 journées qualificatives de leur Championnat régional respectif. Ces listes seront communiquées à l'opérateur TKC qui en fera une vérification avec les engagements reçus.**
- 3.3.4. En cas de non participation du pilote à l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure). Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.
- 3.4. DROITS D'ENGAGEMENT**
- 3.4.1. Le montant des droits d'engagement est fixé à **150 €** tout compris, notamment les frais de dossier, droits de piste du vendredi, les 5 laissez-passer et emplacement paddock. Seuls l'aire de stationnement, la location du transpondeur et le droit de piste de la journée du jeudi pourront être facturés en supplément par l'organisateur.
- 3.4.2. Sur ces droits d'engagement, **124 €** seront reversés par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans les plus brefs délais par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

- 4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante.

Classement A : pour les châssis agréés Promo 2001

Classement B : pour les châssis conformes aux normes CIK

- 4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et d'un moteur non plombé.

Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué Technique FFSA.

Le Délégué Technique FFSA après inspection du châssis accidenté, remettra un rapport sur le bien fondé ou non du remplacement du châssis. Le Collège des Commissaires Sportifs sera le seul habilité à autoriser ou non le remplacement. En cas de remplacement, le châssis accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve.

Moteur :

En cas de casse de moteur, le pilote pourra utiliser un moteur de secours mais sera pénalisé de 10 places sur la grille de départ de la manche, pré-finale ou finale suivant ce changement de moteur.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

- 4.2.1. Carburant

- 4.2.1.1. Le mélange utilisé lors des essais libres et des warm-up du samedi et du dimanche matin est fourni directement par le pilote. Obligation d'utiliser un 2^{ème} réservoir pour le warm-up.

- 4.2.1.2. Le mélange essence-huile utilisé pour la compétition (essais chronométrés officiels, qualifications, phases finales) ne doit jamais quitter le parc d'assistance (parc fermé).

- 4.2.1.3. Le mélange, le remplissage et le stockage des réservoirs seront effectués exclusivement dans le parc d'assistance (parc fermé). Le mélange devra être préparé en une seule fois.

Les réservoirs doivent être démontables rapidement pour pouvoir être stockés dans un local prévu à cet effet.

- 4.2.1.4. La fourniture et la distribution de l'essence se feront uniquement en parc d'assistance (parc fermé), en échange de "bons d'essence" préalablement achetés sur place par le pilote ou le concurrent. La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent). Seuls les bidons neufs scellés d'origine suivant la liste des lubrifiants agréés par la CIK/FIA pourront pénétrer dans le parc fermé assistance prévu à cet effet.

- 4.2.2. Pneumatiques

- 4.2.2.1. Chaque pilote disposera par épreuve de 10 pneus slick répartis comme suit :

- Essais libres et les warm up : 2 avant – 2 arrière **apportés** par le pilote ou acheter sur place **sur place auprès de manufacturier.**
- Essais chronométrés, qualifications, phases finales : 3 avant – 3 arrière (tirés au sort) en gestion libre. Obligation d'utiliser un deuxième jeu de jantes pour les warm-up.

- 4.2.2.2. Les 4 pneus des essais libres et des warm up seront amenés par le pilote ou achetés sur place auprès du manufacturier, marqués à la sortie de chaque séance d'essais libre et du premier warm up.

Les 6 pneus des essais chronométrés, qualifications, phases finales seront tirés au sort, marqués et montés en parc d'assistance (parc fermé) avant l'épreuve et stockés en parc fermé.

- 4.2.2.3. Deux pneus de course (1 avant – 1 arrière) seront à acheter sur place.
- 4.2.2.4. Quatre pneus de course (2 avant et 2 arrière) seront fournis gratuitement par le manufacturier fournisseur de la catégorie.
- 4.3. NUMEROS DE COURSE**
- 4.3.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course (de 1 à 120 sur fond jaune).
- 4.3.2. 8 plaques numéros maxi seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA. Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification.
- 4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc (ainsi que le drapeau de sa nationalité) devra figurer à l'avant des caissons latéraux. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 3 cm.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant à la Coupe de France Nationale devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA, envoyé aux concurrents avant l'épreuve. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes. En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

- 7.1.1. Les essais libres se dérouleront le vendredi entre 8 heures et 18 heures.
- 7.1.2. Les séances du warm-up se dérouleront le samedi matin et le dimanche matin. La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) pendant les séances de warm-up est obligatoire sous peine d'une amende de 100 €.

7.2. BRIEFING

La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Pour les essais chronométrés, les groupes sont tirés au sort. Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront par groupes. Chaque groupe effectuera une séance de 10 minutes.

7.3.2. Manches qualificatives

- 7.3.2.1. Création des séries
Diviser les concurrents de la catégorie en **X séries** en tenant compte de la capacité de la piste, réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A	SERIE B	SERIE C	SERIE D
1 ^{er} chrono	2 ^{ème} chrono	3 ^{ème} chrono	4 ^{ème} chrono
8 ^{ème} chrono	9 ^{ème} chrono	10 ^{ème} chrono	11 ^{ème} chrono
SERIE E	SERIE F	SERIE G	
5 ^{ème} chrono	6 ^{ème} chrono	7 ^{ème} chrono	
12 ^{ème} chrono	13 ^{ème} chrono	14 ^{ème} chrono etc.....	

- 7.3.2.2. Places de départ pour les manches qualificatives
Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

- 7.3.2.3. Déroulement des Manches qualificatives
 Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous :
 A contre B ; A contre C ; B contre C..., etc.
 Les manches qualificatives se disputeront sur une distance de 15 km par temps sec et 12 km par temps de pluie.
 Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives.
 Les points seront attribués comme suit :
 0 point au 1^{er}
 2 points au 2^{ème},
 3 points au 3^{ème},
 4 points au 4^{ème},
 5 points au 5^{ème}
 et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.
 Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.3. Phases finales (Pré-finale et finale)

A l'issue des manches qualificatives, un classement de tous les pilotes sera établi. En fonction de la capacité de la piste, les 36 premiers pilotes seront qualifiés pour les phases finales.

- une pré-finale **20 km** par temps sec et **17 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement des manches de qualification.
- une finale de **30 km** par temps sec et **24 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement de la pré-finale.

Le classement de la finale déterminera le classement de la Coupe de France Nationale et les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

7.3.4. Consolante

Les pilotes, non qualifiés pour la phase finale, auront la possibilité de disputer une coupe de la CRK et une coupe de la Ville.

Ces Coupes seront organisées si un minimum de 15 pilotes y participent (maximum 36 participants) et se dérouleront sur une seule course de 15 km par temps sec et de 12 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la Ville" et de la "Coupe de la CRK" sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualification.

ARTICLE 10. PRIX

- 10.1. A l'issue de la finale, les 3 premiers classés se rendront au podium où une coupe leur sera remise. Une dotation de **5200 €** de primes sera attribuée (**2600€ par catégorie**).

Les primes seront distribuées de la façon :

NATIONALE A :

1 ^{er}	500 €	6 ^{ème}	200 €
2 ^{ème}	400 €	7 ^{ème}	180 €
3 ^{ème}	350 €	8 ^{ème}	160 €
4 ^{ème}	300 €	9 ^{ème}	140 €
5 ^{ème}	250 €	10 ^{ème}	120 €

NATIONALE B :

1 ^{er}	500 €	6 ^{ème}	200 €
2 ^{ème}	400 €	7 ^{ème}	180 €
3 ^{ème}	350 €	8 ^{ème}	160 €
4 ^{ème}	300 €	9 ^{ème}	140 €
5 ^{ème}	250 €	10 ^{ème}	120 €

Le podium final aura lieu à l'issue de l'épreuve.

10.2. PROTOCOLE PODIUM

A l'issue de la finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews.

Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra retirer la totalité de ses primes d'arrivée.

COUPE DE FRANCE KZ125

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. La FFSA organise une Coupe de France KZ125.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

1.2. La Coupe de France KZ125 se déroulera les :

12 et 13 septembre 2009	Varenes	ASK Varenes
--------------------------------	----------------	--------------------

La FFSA se réserve le droit de modifier cette date.

1.3. HORAIRES

1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve. Sauf cas de force majeure, ils ne subiront aucune modification.

1.3.2. *Le contrôle administratif s'effectuera le jeudi à 14 heures à 18 heures et se terminera le vendredi de 8 heures à 10 heures.*

1.3.3. *L'installation dans le paddock s'effectuera le jeudi de 9 heures à 19 heures et le vendredi de 8 heures à 10 heures. Le contrôle des extincteurs sera effectué à l'entrée des véhicules dans le paddock.*

1.3.4. La manifestation débutera officiellement le vendredi à 8 heures avec les essais officiels. Avant le début de ces essais officiels, le pilote aura la possibilité de s'entraîner toute la journée du jeudi précédant l'épreuve (droit de piste à la discrétion de l'organisateur). Aucun roulage, même avec un kart de location, ne sera autorisé sur le circuit à partir du dimanche précédant la manifestation.

1.4. VERIFICATIONS

La distribution et le montage des pneumatiques, la distribution de l'essence, la préparation du mélange et le remplissage des réservoirs auront lieu le vendredi après midi en fonction de l'horaire établi par l'opérateur.

ARTICLE 3. CONCURENENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

La Coupe de France KZ125 est ouverte à tout pilote détenteur :

- d'une licence nationale de karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité dans sa catégorie pour 2008, qui se sera qualifié lors du Championnat Régional.
- d'une licence internationale B ou C de Karting « Pilote Concurrent Conducteur » en cours de validité dans sa catégorie pour 2008, qui se sera qualifié lors du Championnat Régional.

Un pilote participant, la même saison, à :

- plus de deux épreuves des Grands Prix Karting,
- à 1 ou plusieurs épreuves du Championnat d'Europe, du Monde CIK,
- et/ou inscrit dans un Championnat National d'une autre Nation,

ne pourra aucunement prétendre à une qualification pour participer à une Coupe de France.

3.2. PILOTES ADMIS

3.2.1. La Coupe de France KZ125 est réservée aux pilotes âgés de 15 ans et plus (âgés de 15 ans : atteignant l'âge de 15 ans en 2009).

La Coupe de France KZ125 Gentleman est réservée aux pilotes âgés de 32 ans et plus (âgés de 32 ans : atteignant l'âge de 32 ans en 2009).

3.3. CRITERES DE SELECTION

- 3.3.1. En fonction du résultat des Championnats Régionaux, 143 pilotes seront qualifiés.
Dans les 143 pilotes qualifiés, 3 places seront réservées pour des pilotes d'Outre-Mer.
- 3.3.2. Le vainqueur de la Coupe de France KZ125 de l'année précédente sera qualifié d'office pour la Coupe de France KZ125, dans les conditions répondant à l'article 3.1. du présent règlement.
- 3.3.3. Après avoir reçu, au plus tard le **15 juin 2009**, le résultat des Championnats Régionaux, la FFSA calculera pour chaque Commission Régionale de Karting **sur la moyenne des participants aux 3 épreuves qualificatives de ces Championnats**, le nombre de pilotes qualifiés.

3.4. CONFIRMATION DES PARTICIPANTS

- 3.4.1. Au plus tard le **13 juillet 2009**, les Commissions Régionales de Karting devront avoir confirmé à la FFSA **les noms des pilotes qualifiés** ainsi que le ou **les noms des remplaçants** (en fonction de leur classement au Championnat Régional) qui s'engagent éventuellement à participer.
- 3.4.2. Quinze jours au plus tard avant la date de la Coupe de France et en cas de défection d'un pilote qualifié, la Commission Régionale de Karting peut le remplacer par un pilote remplaçant issu de la liste déposée et ce suivant son classement au Championnat Régional.
- 3.4.3. En cas de non participation du pilote à l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure) Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

3.5. DROITS D'ENGAGEMENT

- 3.5.1. Le montant des droits d'engagement est fixé à **160 €** tout compris, notamment les frais de dossier, droits de piste du vendredi, 5 laissez-passer et emplacement paddock.
Seuls l'aire de stationnement et le droit de piste de la journée du jeudi pourront être facturés en supplément par l'organisateur.
Ces droits d'engagement devront être adressés à la Commission Régionale de Karting au plus tard trente jours avant l'épreuve. La CRK se chargera de reverser à la FFSA le montant total des engagements reçus en y joignant la confirmation des pilotes engagés.
- 3.5.2. Sur ces droits d'engagement, **125 €** seront reversés dans leur intégralité par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans les plus brefs délais par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

- 4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante.
- 4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et de deux moteurs non plombés.
Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué Technique FFSA.
Le Délégué Technique FFSA après inspection du châssis accidenté, remettra un rapport sur le bien fondé ou non du remplacement du châssis. Le Collège des Commissaires Sportifs sera le seul habilité à autoriser ou non le remplacement. En cas de remplacement, le châssis accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

- 4.2.1.1. Le mélange utilisé lors des essais libres et des warm-up du samedi et du dimanche matin est fourni directement par le pilote. Obligation d'utiliser un 2^{ème} réservoir pour le warm-up.
- 4.2.1.2. Le mélange essence-huile utilisé pour la compétition (essais chronométrés officiels, qualifications, phases finales) ne doit jamais quitter le parc d'assistance (parc fermé).
- 4.2.1.3. Le mélange, le remplissage et le stockage des réservoirs seront effectués exclusivement dans le parc d'assistance (parc fermé). Le mélange devra être préparé en une seule fois. Les réservoirs doivent être démontables rapidement pour pouvoir être stockés dans un local prévu à cet effet.
- 4.2.1.4. La fourniture et la distribution de l'essence se feront uniquement en parc d'assistance (parc fermé), en échange de "bons d'essence" préalablement achetés sur place par le pilote ou le concurrent.

La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent). Seuls les bidons neufs scellés d'origine suivant la liste des lubrifiants agréés par la CIK/FIA pourront pénétrer dans le parc fermé assistance prévu à cet effet.

4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. Chaque pilote disposera de 6 pneus slick (3 avant - 3 arrière) et de 6 pneus pluie (3 avant - 3 arrière) en gestion libre.

4.2.2.2. Les pneus seront tirés au sort, marqués et montés en parc d'assistance (parc fermé) avant l'épreuve et stockés en parc fermé. Obligation d'utiliser un 2^{ème} jeu de jantes pour les warm-up.

4.2.2.3. Deux pneus slick (1 avant – 1 arrière) seront à acheter sur place.

4.2.2.4. Quatre pneus slick (2 avant et 2 arrière) seront fournis gratuitement par le manufacturier fournisseur de la catégorie.

Les pneus pluie seront payants, fournis sur place par le manufacturier et tirés au sort.

En fonction des conditions climatiques, le pilote pourra décider d'acheter le type (slick ou pluie) et le nombre de pneumatiques qu'il souhaite utiliser pour la manifestation, et ce dans les limites précisées dans l'article 4.2.2.1. Ce choix sera définitif dès la fin de la vente des bons de pneumatiques. Aucun pneu ne pourra être acheté ou échangé, passé l'heure de fermeture de la vente des bons de pneus.

4.3. NUMEROS DE COURSE

4.3.1. La FFSA attribuera à chaque pilote un numéro de course de 1 à 145 sur fond jaune pour la catégorie KZ125.

4.3.2. 8 plaques numéros maxi seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA. Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification.

4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc (ainsi que le drapeau de sa nationalité) devront figurer à l'avant des carrosseries latérales. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 3 cm.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant à la Coupe de France KZ125 devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA envoyé aux concurrents avant l'épreuve. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités. En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes.

En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

7.1.1. Les essais libres se dérouleront le vendredi entre 8 heures et 18 heures.

7.1.2. Les séances du warm-up se dérouleront le samedi matin et le dimanche matin.

7.1.3. La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) pendant les séances de warm-up est obligatoire sous peine d'une amende de 100 €.

7.2. BRIEFING

La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Pour les essais chronométrés, les groupes sont tirés au sort.

Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront par groupes.

Chaque groupe effectuera une séance de 10 minutes.

7.3.2. Manches qualificatives

7.3.2.1. Création des séries

Diviser les concurrents de la catégorie **en X séries** maximum en tenant compte de la capacité de la piste, réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A	SERIE B	SERIE C	SERIE D
1 ^{er} chrono	2 ^{ème} chrono	3 ^{ème} chrono	4 ^{ème} chrono
9 ^{ème} chrono	10 ^{ème} chrono	11 ^{ème} chrono	12 ^{ème} chrono
SERIE E	SERIE F	SERIE G	SERIE H
5 ^{ème} chrono	6 ^{ème} chrono	7 ^{ème} chrono	8 ^{ème} chrono
13 ^{ème} chrono etc..	14 ^{ème} chrono	15 ^{ème} chrono	16 ^{ème} chrono

7.3.2.2. Places de départ pour les manches qualificatives

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

7.3.2.3. Déroulement des Manches qualificatives

Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous :

A contre B ; A contre C ; B contre C... etc... (soit un total de 28 manches qualificatives).

Les manches qualificatives se disputeront sur 15 km par temps sec et sur 12 km par temps de pluie. Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives.

Les points seront attribués comme suit :

- 0 point au 1^{er}
- 2 points au 2^{ème},
- 3 points au 3^{ème},
- 4 points au 4^{ème},
- 5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.3. Phases finales (pré-finales et finale)

A l'issue des manches qualificatives, un classement de tous les pilotes sera établi. En fonction de la capacité de la piste, les 36 premiers pilotes seront qualifiés pour les phases finales.

- une pré-finale **20 km** par temps sec, de **17 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement des manches de qualification.
- Une finale de **30 km** par temps sec, de **24 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement de la pré-finale.

Le classement de la finale déterminera le classement de la Coupe de France et les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

7.3.4. Consolante

Les pilotes, non qualifiés pour la phase finale, auront la possibilité de disputer une Coupe de la CRK et une Coupe de la Ville.

Ces coupes seront organisées si un minimum de 15 pilotes y participent (maximum 34 participants) et se dérouleront sur une seule course de 25 km par temps sec et de 19 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la CRK" et de la « Coupe de la Ville » sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualification.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. Une dotation de **5200 €** de primes sera attribuée. Les primes seront distribuées de la façon suivante aux 20 premiers :

1 ^{er}	700 €	6 ^{ème}	350 €	11 ^{ème}	180 €	16 ^{ème}	120 €
2 ^{ème}	560 €	7 ^{ème}	300 €	12 ^{ème}	160 €	17 ^{ème}	110 €
3 ^{ème}	500 €	8 ^{ème}	260 €	13 ^{ème}	140 €	18 ^{ème}	100 €
4 ^{ème}	450 €	9 ^{ème}	220 €	14 ^{ème}	130 €	19 ^{ème}	100 €
5 ^{ème}	400 €	10 ^{ème}	200 €	15 ^{ème}	120 €	20 ^{ème}	100 €

10.2. PROTOCOLE PODIUM

A l'issue de chaque finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur. Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur. A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews. Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra retirer la totalité de ses primes d'arrivée.

COUPE DE FRANCE KF2

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 La FFSA organise une Coupe de France en catégorie KF2.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

1.2. Cette Coupe de France se déroulera les :

15 et 16 août 2009	La Hague	ASK La Hague
---------------------------	-----------------	---------------------

La FFSA se réserve le droit de modifier cette date.

1.3. HORAIRES

1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve. Sauf cas de force majeure, les horaires ne subiront aucun changement.

1.3.2. *Le contrôle administratif s'effectuera le jeudi de 14 heures à 18 heures et se terminera le vendredi de 8 heures à 10 heures.*

1.3.3. *L'installation dans le paddock s'effectuera le jeudi de 9 heures à 19 heures et le vendredi de 8 heures à 10 heures. Le contrôle des extincteurs sera effectué à l'entrée des véhicules dans le paddock.*

1.3.4. La manifestation débutera officiellement le vendredi à 8 heures avec les essais officiels. Avant le début de ces essais officiels, le pilote aura la possibilité de s'entraîner toute la journée du jeudi précédant l'épreuve (droit de piste à la discrétion de l'organisateur). Aucun roulage, même avec un kart de location, ne sera autorisé sur le circuit à partir du dimanche précédant la manifestation.

1.4. VERIFICATIONS

La distribution et le montage des pneumatiques auront lieu le vendredi après midi en fonction de l'horaire établi par l'opérateur.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

La Coupe de France KF2 sera ouverte à tout pilote détenteur :

- d'une licence nationale de karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité pour **2009**,
- D'une licence internationale B ou C de Karting « Pilote Concurrent Conducteur » en cours de validité dans sa catégorie pour **2009**,

3.2. PILOTES ADMIS

La Coupe de France KF2 est réservée aux pilotes âgés de 15 ans révolus à la date d'émission de la licence ou aux pilotes de moins de 15 ans à la condition qu'ils atteignent l'âge de 15 ans au cours du premier semestre de l'année 2009. Les pilotes CIK/FIA peuvent donc s'engager dans cette catégorie.

3.3. INSCRIPTION A LA COUPE DE FRANCE KF2

3.3.1. Tout pilote désirant participer à la Coupe de France KF2 devra envoyer à l'opérateur TKC, 20 rue des Fosses Rouges, 77590 Bois le Roi, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA et disponible sur le site www.ffsa.org, au moins 21 jours avant la date de l'épreuve. Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de **150 €**.

- 3.3.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste, 5 laissez-passer et l'emplacement paddock. Seuls l'aire de stationnement, la location du transpondeur et le droit de piste de la journée du jeudi pourront être facturés en supplément par l'organisateur.
- 3.3.3. En cas de non-participation, le pilote ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure). Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.
- 3.4. REVERSEMENT DES ENGAGEMENTS**
 Sur ces droits d'engagements, **124 €** par pilote seront reversés par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans les plus brefs délais par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

- 4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante.
 Ne seront autorisés que les châssis agréés 2001 (liste n°4).
- 4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et d'un moteur non plombé.
 Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué Technique FFSA.
 Le Délégué Technique FFSA après inspection du châssis accidenté, remettra un rapport sur le bien fondé ou non du remplacement du châssis. Le Collège des Commissaires Sportifs sera le seul habilité à autoriser ou non le remplacement. En cas de remplacement, le châssis accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve.
- Moteur :
 En cas de casse de moteur, le pilote pourra utiliser un moteur de secours mais sera pénalisé de 10 places sur la grille de départ de la manche, pré-finale ou finale suivant ce changement de moteur.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

- 4.2.1. Carburant
- 4.2.1.1. Le mélange utilisé lors des essais libres et des warm-up du samedi et du dimanche matin est fourni directement par le pilote. Obligation d'utiliser un 2^{ème} réservoir pour le warm-up.
- 4.2.1.2. Le mélange essence-huile utilisé pour la compétition (essais chronométrés officiels, qualifications, phases finales) ne doit jamais quitter le parc d'assistance (parc fermé).
- 4.2.1.3. Le mélange, le remplissage et le stockage des réservoirs seront effectués exclusivement dans le parc d'assistance (parc fermé). Le mélange devra être préparé en une seule fois.
 Les réservoirs doivent être démontables rapidement pour pouvoir être stockés dans un local prévu à cet effet.
- 4.2.1.4. La fourniture et la distribution de l'essence se feront uniquement en parc d'assistance (parc fermé), en échange de "bons d'essence" préalablement achetés sur place par le pilote ou le concurrent. La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent). Seuls les bidons neufs scellés d'origine suivant la liste des lubrifiants agréés par la CIK/FIA pourront pénétrer dans le parc fermé assistance prévu à cet effet.
- 4.2.2. Pneumatiques
- 4.2.2.1. Chaque pilote disposera de 6 pneus slick (3 avant – 3 arrière) et de 6 pneus pluie (3 avant – 3 arrière) en gestion libre.
- 4.2.2.2. Les pneus seront tirés au sort, marqués et montés en parc d'assistance (parc fermé) avant l'épreuve et stockés en parc fermé. Obligation d'utiliser un 2^{ème} jeu de jantes pour les warm up.
- 4.2.2.3. Deux pneus de course slick (1 avant – 1 arrière) seront à acheter sur place.
- 4.2.2.4. Quatre pneus de course slick (2 avant et 2 arrière) seront achetés auprès du manufacturier, fournisseur de la catégorie.
- Les pneus pluie seront payants, fournis sur place par le manufacturier et tirés au sort. En fonction des conditions climatiques, le pilote pourra décider d'acheter le type (slick ou pluie) et le nombre de pneumatiques qu'il souhaite utiliser pour la manifestation, et ce dans les limites précisées à l'article 4.2.2.1.**
Ce choix sera définitif dès la fin de la vente des bons de pneumatiques. Aucun pneu ne pourra être acheté ou échangé, passé l'heure de fermeture de la vente des bons de pneus.

4.3. NUMEROS DE COURSE

- 4.3.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course (sur fond jaune).
- 4.3.2. 8 plaques numéros maxi seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA. Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification.
- 4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc (ainsi que le drapeau de sa nationalité) devra figurer à l'avant des caissons latéraux. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 3 cm.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant à la Coupe de France KF2 devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA, envoyé aux concurrents avant l'épreuve. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités. En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes. En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

- 7.1.1. Les essais libres se dérouleront le vendredi entre 8 heures et 18 heures.
- 7.1.2. Les séances de warm-up se dérouleront le samedi matin et le dimanche matin. La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) pendant les séances de warm-up est obligatoire sous peine d'une amende de 100 €.

7.2. BRIEFING

La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Pour les essais chronométrés, les groupes sont tirés au sort. Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront par groupes. Chaque groupe effectuera une séance de 10 minutes.

7.3.2. Manches qualificatives

7.3.2.1. Création des séries

Diviser les concurrents de la catégorie en **X séries** en tenant compte de la capacité de la piste, réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A	SERIE B	SERIE C	SERIE D
1 ^{er} chrono	2 ^{ème} chrono	3 ^{ème} chrono	4 ^{ème} chrono
8 ^{ème} chrono	9 ^{ème} chrono	10 ^{ème} chrono	11 ^{ème} chrono
SERIE E	SERIE F	SERIE G	
5 ^{ème} chrono	6 ^{ème} chrono	7 ^{ème} chrono	
12 ^{ème} chrono	13 ^{ème} chrono	14 ^{ème} chrono etc.....	

7.3.2.2. Places de départ pour les manches qualificatives

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

7.3.2.3. Déroulement des Manches qualificatives

Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous :

A contre B ; A contre C ; B contre C..., etc.

Les manches qualificatives se disputeront sur une distance de 15 km par temps sec et 12 km par temps de pluie.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er}

2 points au 2^{ème},

3 points au 3^{ème},

4 points au 4^{ème},

5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.3. Phases finales (Pré-finale et finale)

A l'issue des manches qualificatives, un classement de tous les pilotes sera établi. En fonction de la capacité de la piste, les 36 premiers pilotes seront qualifiés pour les phases finales.

- une pré-finale **20 km** par temps sec et **17 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement des manches de qualification.
- une finale de **30 km** par temps sec et **24 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement de la pré-finale.

Le classement de la finale déterminera le classement de la Coupe de France **KF2** et les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

7.3.4. Consolante

Les pilotes, non qualifiés pour la phase finale, auront la possibilité de disputer une coupe de la CRK et une coupe de la Ville.

Ces Coupes seront organisées si un minimum de 15 pilotes y participent (maximum 36 participants) et se dérouleront sur une seule course de 15 km par temps sec et de 12 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la Ville" et de la "Coupe de la CRK" sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualification.

ARTICLE 10. PRIX

- 10.1.** A l'issue de la finale, les 3 premiers classés se rendront au podium où une coupe leur sera remise. Le podium final aura lieu à l'issue de l'épreuve.

10.2. **PROTOCOLE PODIUM**

A l'issue de la finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews.

Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra retirer la totalité de ses primes d'arrivée.

COUPE DE FRANCE FEMININE

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 La FFSA organise la Coupe de France Féminine.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

1.2. La Coupe de France se déroulera le :

18 et 19 juillet 2009	Layrac	ASK Club Pays Agenais
------------------------------	---------------	------------------------------

La FFSA se réserve le droit de modifier cette date.

1.3. HORAIRES

1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits et aux organisateurs. Sauf cas de force majeure, ils ne subiront aucune modification.

1.3.2. L'installation dans le paddock, le contrôle administratif et le contrôle des extincteurs débiteront le vendredi à 10 heures et se termineront le samedi à 10 heures.

1.3.3. La manifestation débutera officiellement le vendredi à 14 heures avec les essais officiels. Avant le début de ces essais officiels, le pilote aura la possibilité de s'entraîner toute la journée du jeudi précédant l'épreuve (droit de piste à la discrétion de l'organisateur). Aucun roulage, même avec un kart de location, ne sera autorisé sur le circuit à partir du dimanche précédant la manifestation.

1.4. VERIFICATIONS

La distribution et le montage des pneumatiques auront lieu le samedi.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

La Coupe de France sera ouverte à tout pilote féminin, détenteur d'une licence nationale ou internationale de karting "Pilote concurrent conducteur", en cours de validité.

3.2. PILOTES ADMIS

3.2.1. Un maximum de 72 pilotes sera admis. La FFSA se réserve la possibilité de modifier le nombre de pilotes.

3.2.2. La Coupe de France Féminine est réservée aux pilotes féminins âgés de 14 ans et plus (âgées de 14 ans : atteignant l'âge de 14 ans en 2009).

3.3. INSCRIPTIONS A LA COUPE DE FRANCE

3.3.1. Tout pilote désirant participer à la Coupe de France devra envoyer à l'opérateur TKC, 20, rue des Fosses Rouges 77590 BOIS LE ROI, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA et disponible sur le site www.ffsa.org, au moins 21 jours avant la date de l'épreuve. Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de **150 €**.

3.3.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste, 5 laissez-passer, la fourniture du transpondeur et l'emplacement paddock. Seuls l'aire de stationnement et le droit de piste de la journée du jeudi pourront être facturés en supplément par l'organisateur.

3.3.3. En cas de non-participation, le pilote ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure). Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

3.4. REVERSEMENT DES ENGAGEMENTS

Sur ces droits d'engagements, **124 €** par pilote seront reversés par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans les plus brefs délais par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATÉRIEL ADMIS

4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie Nationale.

4.1.2. **Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et d'un moteur non plombé.**

Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué Technique FFSA.

Le Délégué Technique FFSA après inspection du châssis accidenté, remettra un rapport sur le bien fondé ou non du remplacement du châssis. Le Collège des Commissaires Sportifs sera le seul habilité à autoriser ou non le remplacement, le châssis accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve.

Moteur :

En cas de casse de moteur, le pilote pourra utiliser un moteur de secours mais sera pénalisé de 10 places sur la grille de départ de la manche, pré finale ou finale suivant ce changement de moteur.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

4.2.1.1. Le mélange utilisé pour la compétition (essais chronométrés officiels, qualifications et phases finales) est fourni directement par le pilote.

Des substitutions d'essence pourront être effectuées au cours des épreuves.

4.2.1.2. La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent). Chaque pilote devra prévoir un bidon d'huile fermé et cacheté en cas de substitution d'essence.

4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. Chaque pilote disposera par épreuve de 4 pneus slick (2 avant - 2 arrière) **apportés par le pilote ou achetés sur place auprès de manufacturier.**

4.2.2.2. Les pneus seront tirés au sort et marqués en parc fermé avant l'épreuve. Ces pneumatiques seront les seuls à pouvoir être utilisés pendant la durée de l'épreuve à l'exclusion du warm-up ou des dernières séances d'essai précédent les essais chronométrés. Ces pneumatiques seront marqués sur la bande de roulement, à chaque sortie du parc assistance et ce marquage sera contrôlé à chaque entrée dans le parc assistance.

4.2.2.3. Les pneus slick seront achetés sur place auprès du manufacturier fournisseur de la catégorie.

4.2.2.4. En cas de crevaison, le concurrent pourra remplacer le pneumatique défectueux après accord du délégué technique FFSA, le pneumatique de remplacement sera à la charge du concurrent.

4.2.2.5. L'utilisation de pneumatiques pluie ou de pneumatiques slick retaillés est interdite.

4.3. NUMÉROS DE COURSE

4.3.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course.

4.3.2. Les plaques-numéros seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA. Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification sous peine de sanction.

4.4. MÉCANICIENS ET ASSISTANCE

4.4.1. Un mécanicien par pilote sera autorisé à pénétrer dans le parc fermé et sur la pré grille. Ce mécanicien devra porter le badge spécifique fourni par l'organisation. Toute personne non licenciée et non accréditée se verra interdire l'accès au parc d'assistance (parc fermé) et à la pré-grille.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant à la Coupe de France devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes. En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. **ESSAIS**

7.1.1 Des essais libres facultatifs se dérouleront à partir du vendredi 14 heures.

7.1.2 La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) pendant les séances de warm-up est obligatoire sous peine d'une amende de 100 €.

7.2. **BRIEFING**

La présence de tous les pilotes et tuteurs (concurrent-conducteur) est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par la commission sportive. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de l'épreuve.

7.3. **COURSE**

7.3.1. **Essais chronométrés**

Pour les essais chronométrés, les groupes seront tirés au sort.

Les essais chronométrés et sonométriques auront lieu le samedi selon des horaires définis par l'opérateur. Chaque groupe effectuera une séance de 10 minutes.

7.3.2. **Manches qualificatives**

7.3.2.1 Création de séries

En fonction du nombre de pilotes inscrits et en tenant compte de la capacité de la piste, création de séries réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A	SERIE B	SERIE C
1 ^{er} chrono	2 ^{ème} chrono	3 ^{ème} chrono

7.3.2.2 Places de départ pour les manches qualificatives

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

7.3.2.3. Déroulement des manches qualificatives

Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous :

A contre B ; B contre C ; etc...

Si le nombre de pilotes ne permet que 3 séries (A/B/C), doubler les manches de qualification, soit :

2 manches A/B
2 manches A/C
2 manches B/C

Les manches qualificatives se disputeront sur 15 km par temps sec et sur 12 km par temps de pluie. Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er}

2 points au 2^{ème},

3 points au 3^{ème},

4 points au 4^{ème}, et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex æquo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.3. Phases finales

A l'issue des manches qualificatives, un classement de tous les pilotes sera établi. En fonction de la capacité de la piste, les 36 premiers pilotes seront qualifiés pour les phases finales.

Les phases finales se dérouleront de la façon suivante :

- une pré-finale de **20 km** par temps sec et de **17 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue des manches de qualification.
- une finale de **30 km** par temps sec et de **24 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue de la pré-finale.

Le classement de la finale déterminera le classement de la Coupe de France Féminine et les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

7.3.4. Consolante

Les pilotes non qualifiés pour la phase finale auront la possibilité de disputer une "Coupe de la CRK".

Cette Coupe sera organisée si un minimum de 15 pilotes y participent (maximum 36 participants). Cette Coupe se déroulera sur une seule course de 15 km par temps sec et de 12 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la CRK" sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualification.

7.3.5. Course par temps de pluie déclarée par la Direction de Course

Lorsque la Direction de Course déclarera qu'il s'agit d'une course par temps de pluie, les courses se dérouleront sur les distances spécifiques prévues par temps de pluie.

ARTICLE 10. PRIX

- 10.1.** Une dotation de **2600 €** de primes sera attribuée. Les primes seront distribuées de la façon suivante aux 10 premières :

1 ^{er}	600 €	6 ^{ème}	200 €
2 ^{ème}	430 €	7 ^{ème}	160 €
3 ^{ème}	330 €	8 ^{ème}	140 €
4 ^{ème}	280 €	9 ^{ème}	120 €
5 ^{ème}	240 €	10 ^{ème}	100 €

Une dotation spécifique sera prévue par le manufacturier.

10.2. PROTOCOLE PODIUM

A l'issue de la finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du Protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews.

Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra retirer la totalité de ses primes d'arrivée.

COUPE DE FRANCE MINIKART

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 La FFSA organise une Coupe de France en catégorie Minikart.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

1.2. Cette Coupe de France se déroulera les :

18 et 19 juillet 2009	Layrac	ASK Club Pays Agenais
------------------------------	---------------	------------------------------

La FFSA se réserve le droit de modifier cette date.

1.3. HORAIRES

1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve.

1.3.2. L'installation dans le paddock, le contrôle administratif et le contrôle des extincteurs auront lieu le vendredi de 14 heures à 18 heures et le samedi de 10 heures à 12 heures.

1.3.3. La manifestation débutera officiellement le vendredi avec les essais libres officiels. Avant le début de ces essais libres, aucun roulage même de location ne sera autorisé sur le circuit à partir du lundi précédant la manifestation.

1.4. VERIFICATIONS

La distribution et le montage des pneumatiques auront lieu le samedi, selon des horaires définis par l'opérateur.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

La "Coupe de France Minikart" sera ouverte à tout pilote détenteur d'une licence nationale de karting "Pilote concurrent conducteur", délivrée par la FFSA, en cours de validité dans sa catégorie pour 2009.

3.2. PILOTES ADMIS

3.2.1. Un maximum de 80 pilotes sera admis. La FFSA se réserve la possibilité de modifier le nombre de pilotes.

3.2.2. La "Coupe de France Minikart" est réservée aux pilotes âgés de 8 à 10 ans (âgés de 8 ans : atteignant l'âge de 8 ans en 2009, âgés de 10 ans : atteignant l'âge de 10 ans en 2009), titulaires d'une licence Minikart et ayant obtenu une attestation d'aptitude à rouler en compétition délivrée par leur CRK (Test d'aptitude).

3.3. INSCRIPTION A LA COUPE DE FRANCE MINIKART

3.3.1. Tout pilote désirant participer à la Coupe de France devra envoyer à l'opérateur TKC, 20, rue des Fosses Rouges 77590 BOIS LE ROI, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA et disponible sur le site www.ffsa.org, au moins 21 jours avant la date de l'épreuve. Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de **70 €**. La demande d'inscription devra être validée par le Président de la CRK du pilote.

3.3.2. Le montant des droits d'inscription comprend notamment les frais de dossier, les droits de piste, les 5 laissez-passer et l'emplacement paddock.
Seul l'aire de stationnement et la location du transpondeur pourront être facturée par l'organisateur.

3.4. REVERSEMENT DES ENGAGEMENTS

Sur ces droits d'engagement, **55 €** par pilote seront reversés par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans les plus brefs délais par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATÉRIEL ADMIS

4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie Minikart de compétition.

4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et d'un moteur.

4.1.3. Les pilotes participant à la phase finale se verront attribuer, après tirage au sort, un moteur plombé fourni par la FFSA.

4.1.4. En cas de problème technique justifié, constaté par le délégué technique FFSA, seul le fournisseur des moteurs de la catégorie interviendra pour remédier au problème. Les concurrents ne sont nullement autorisés à procéder à une quelconque intervention sur les moteurs, sous peine d'exclusion immédiate de l'épreuve.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

4.2.1.1. Le carburant utilisé pour la compétition (essais libres, essais chronométrés officiels, qualifications et phases finales) est fourni directement par le pilote. Des substitutions d'essence pourront être effectuées au cours des épreuves.

4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. Chaque pilote disposera d'un train de pneus slick (2 avant - 2 arrière).

4.2.2.2. Les pneus seront tirés au sort et marqués en parc d'assistance (parc fermé) avant l'épreuve. Ces pneumatiques seront les seuls à pouvoir être utilisés pendant la durée de l'épreuve et ce, à partir du warm up ou de la dernière séance d'essais précédant les essais chronométrés. Ces pneumatiques seront marqués sur la bande de roulement, à chaque sortie du parc assistance et ce marquage sera contrôlé à chaque entrée dans le parc assistance.

4.2.2.3. Quatre pneus slick (2 avant et 2 arrière) seront fournis gratuitement par le manufacturier fournisseur de la catégorie.

4.3. NUMEROS DE COURSE

4.3.1. La FFSA attribuera à chaque pilote un numéro de course.

4.3.2. Les plaques numéros seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA. Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant à la "Coupe de France Minikart" devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA, envoyé aux concurrents avant la première épreuve. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes.

En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 80 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

7.1.1. Essais libres officiels

Les essais libres officiels se dérouleront le vendredi après-midi en deux séances de 10 minutes et le samedi en trois séances de 10 minutes par groupe de 24 pilotes maximum, espacées d'une heure minimum.

7.1.2. La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) est obligatoire dès la 2^{ème} séance d'essais libres du samedi.

7.2. BRIEFING

La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Pour les essais chronométrés, les groupes seront tirés au sort.

Les essais chronométrés et sonométriques auront lieu le samedi après-midi par groupe de 24 pilotes maximum selon des horaires définis par l'opérateur. Chaque groupe effectuera une séance de 7 minutes.

7.3.2. Manches qualificatives

7.3.2.1. Création des séries

Diviser les concurrents de la catégorie en 5 séries réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A	SERIE B	SERIE C	SERIE D	SERIE E
1 ^{er} chrono	2 ^{ème} chrono	3 ^{ème} chrono	4 ^{ème} chrono	5 ^{ème} chrono
6 ^{ème} chrono	7 ^{ème} chrono	8 ^{ème} chrono	9 ^{ème} chrono	10 ^{ème} chrono

7.3.2.2. Places de départ pour les manches qualificatives

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

7.3.2.3. Déroulement des manches qualificatives

Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous :

A contre B ; B contre C ; etc... (soit un total de 10 manches qualificatives)

Les manches qualificatives se disputeront sur 7 km par temps sec et sur 5 km par temps de pluie.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er},

2 points au 2^{ème},

3 points au 3^{ème},

4 points au 4^{ème},

5 points au 5^{ème},

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.3. Phases finales

A l'issue des manches qualificatives, un classement de tous les pilotes sera établi. Les 24 premiers pilotes seront qualifiés pour les phases finales

Les phases finales se dérouleront de la façon suivante :

- une pré-finale de **10 km** minimum par temps sec et de **8 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue des manches qualificatives,
- une finale de **12 km** minimum par temps sec et de **8 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue de la pré-finale.

Le classement de la finale déterminera le classement de la Coupe de France et les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

7.3.4. Consolante

Les pilotes, non qualifiés pour la phase finale, auront la possibilité de disputer une Coupe de la CRK et une Coupe de la Ville.

Cette Coupe sera organisée si un minimum de 15 pilotes y participent (maximum 24 participants) et se dérouleront sur une seule course de 10 km par temps sec et de 8 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la CRK" sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualification.

7.3.5. Course par temps de pluie déclarée par la Direction de Course

Lorsque la Direction de Course déclarera qu'il s'agit d'une course par temps de pluie, les courses se dérouleront sur les distances spécifiques prévues par temps de pluie.

- 7.3.6. Les essais libres, les essais chronométrés, la pré-finale, la finale et la Coupe de la CRK seront espacés d'une heure minimum entre-eux.

ARTICLE 10. PRIX

- 10.1. A l'issue de la finale, les 3 premiers classés se rendront au podium où une coupe leur sera remise.
- 10.2. **PROTOCOLE PODIUM**
A l'issue de la finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.
Pendant toute la durée du Protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du motoriste fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes afin d'effectuer un tour d'honneur.
A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.
A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews.

COUPE DE FRANCE LONG CIRCUIT CATEGORIES KZ125 ET KZ2

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1.** La FFSA organise une Coupe de France Long Circuit en catégories KZ125 et KZ2. Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.
- 1.2.** Cette Coupe de France se déroulera en une série de **3 ou 4 épreuves** :
Le calendrier sera communiqué ultérieurement après validation par la Commission Nationale de Karting.
- La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.
- 1.3. HORAIRES**
- 1.3.1.** Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve. **Sauf cas de force majeure, ils ne subiront aucune modification.**
- 1.3.2.** L'installation dans le paddock, le contrôle administratif et le contrôle des extincteurs débiteront le vendredi à 10 heures et se termineront le samedi à 10 heures.
- 1.3.3.** La manifestation débutera officiellement le samedi à 8 heures avec les essais libres officiels. Avant le début de ces essais libres, des essais non officiels pourront être organisés le vendredi. Les horaires de ces essais libres non officiels seront définis dans le règlement particulier de chaque épreuve.
- 1.4. VERIFICATIONS**
- L'enregistrement du matériel et le contrôle vestimentaire auront lieu le samedi de 9 heures à 12 heures.

ARTICLE 3. CONCURENENTS ET PILOTES

- 3.1. LICENCES**
- La Coupe de France Long Circuit sera ouverte à tout pilote détenteur :
- d'une licence nationale de karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité dans sa catégorie pour 2009.
 - d'une licence internationale A, B ou C de Karting « Pilote Concurrent Conducteur » en cours de validité dans sa catégorie pour 2009.
- 3.2. PILOTES ADMIS**
- 3.2.1.** Un maximum de 100 pilotes en KZ125 et un maximum de 40 pilotes en KZ2 seront admis à la Coupe de France Long Circuit. La FFSA se réserve la possibilité de modifier le nombre de pilotes admis.
- 3.2.2.** La Coupe de France en catégorie KZ2 est réservée aux pilotes âgés de 15 ans révolus à la date d'émission de la licence. La licence A, B ou C pourra être délivrée à un pilote de moins de 15 ans à la condition qu'il atteigne sa 15^{ème} année dans le courant du premier semestre 2009.
- 3.2.3.** La Coupe de France KZ125 est réservée aux pilotes âgés de 15 ans et plus (âgés de 15 ans : atteignant l'âge de 15 ans en 2009).
- 3.3. ENGAGEMENT A UNE EPREUVE DE LA COUPE DE FRANCE**
- 3.3.1.** Pour chaque épreuve de la Coupe de France Long Circuit, chaque concurrent devra envoyer à l'organisateur une demande d'inscription au moins 21 jours avant la date de l'épreuve à laquelle il souhaite participer. Les engagements à l'épreuve seront retenus selon l'ordre d'arrivée à l'ASK organisatrice.

- 3.3.2. Cette demande devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de l'organisateur d'un montant fixé par l'organisateur représentant l'engagement à une épreuve de la Coupe de France Long Circuit. Le montant de l'engagement comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du samedi et l'emplacement paddock pour l'épreuve concernée. Seule l'aire de stationnement et les essais du vendredi pourront être facturés en supplément par l'organisateur.
- 3.3.3. En cas de non participation du pilote à l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure).
- 3.3.4. Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. **MATERIEL ADMIS**

4.1.1. En particulier :

Empattement : empattement maximum des châssis admis : 106 cm.

Poids : kart complet plus pilote en tenu 170 kg minimum (rappel).

Plancher : le plancher s'étendra uniquement depuis la traverse centrale du cadre jusqu'au tube principal avant du cadre (rappel).

Carrosserie : suivant les catégories, la carrosserie sera aux normes CIK/FIA 2002 et/ou homologuée CIK/FIA 2003 à l'exception de tout élément aérodynamique supplémentaire.

Note : une homologation de carrosserie présentant un spoiler avant ayant une profondeur supérieure à 450 mm n'est pas admise. En conséquence, l'homologation CIK/FIA 134/CA/08 n'est pas admise.

4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et de deux moteurs non plombés.

Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué Technique FFSA.

Le Délégué Technique FFSA après inspection du châssis accidenté, remettra un rapport sur le bien fondé ou non du remplacement du châssis. Le Collège des Commissaires Sportifs sera le seul habilité à autoriser ou non le remplacement. En cas de remplacement, le châssis accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve.

4.2. **CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS**

4.2.1. **Carburant**

4.2.1.1. Le mélange utilisé pour la compétition (essais libres, essais chronométrés officiels, qualifications et phases finales) est fourni directement par le pilote. Des substitutions d'essence pourront être effectuées au cours des épreuves.

4.2.1.2. La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent). Chaque pilote devra prévoir un bidon d'huile fermé et cacheté en cas de substitution d'essence.

4.2.2. **Pneumatiques**

4.2.2.1. Chaque pilote disposera de 6 pneus slick (3 avant - 3 arrière) et de 6 pneus pluie (3 avant - 3 arrière) en gestion libre correspondant à la catégorie.

4.2.2.2. Les pneus slick vendus sur place par l'organisateur seront marqués à l'arrivée des essais chronométrés.

4.2.2.3. Les pneus pluie seront apportés par le pilote et marqués à l'issu des essais chronométrés.

En fonction des conditions climatiques, le pilote pourra décider d'acheter le type (slick ou pluie) et le nombre de pneu qu'il souhaite utiliser pour la manifestation, et ce dans les limites précisées dans l'article 4.2.2.1. Ce choix sera définitif dès la fin de la vente des bons de pneumatiques. Aucun pneu ne pourra être acheté ou échangé passé l'heure de fermeture de la vente des bons de pneus.

4.3. **NUMEROS DE COURSE**

4.3.1. L'organisateur fournira les numéros de course à chaque pilote :

De 1 à 81 sur fond rouge pour la catégorie KZ2

De 1 à 161 sur fond jaune pour la catégorie KZ125

Les plaques numéros devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification. 8 plaques maximum seront fournies par journée pour les pilotes des catégories KZ2 et KZ125.

- 4.3.2. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc ainsi que le drapeau de sa nationalité devront figurer à l'avant des carrosseries latérales. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 3 cm.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. **ESSAIS**

Les essais libres officiels se dérouleront le samedi matin à partir de 8 heures.

7.2. **BRIEFING**

La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. **COURSE**

7.3.1. **Essais chronométrés**

Pour les essais chronométrés, les groupes sont tirés au sort.

Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront par catégorie par groupe de 40 pilotes maximum.

7.3.2. **Manches qualificatives**

7.3.2.1. Nombre de participants dans la catégorie inférieur ou égal à 40 pilotes

Les pilotes disputeront trois manches de qualification sur 15 km minimum par temps sec et sur 12 km minimum par temps de pluie.

L'ordre de départ des manches de qualification est établi par le résultat des essais chronométrés.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches sont additionnés et permettent d'établir la grille de départ de la pré-finale.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er}

2 points au 2^{ème}

3 points au 3^{ème}

4 points au 4^{ème}

5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.2.2. Nombre de participants dans la catégorie supérieur à 40 pilotes et inférieur ou égal à 80 pilotes

Création de séries :

Diviser les concurrents de la catégorie en 4 séries en tenant compte de la capacité de la piste, réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A

1^{er} chrono

5^{ème} chrono

9^{ème} chrono

Et ainsi de suite.

SERIE B

2^{ème} chrono

6^{ème} chrono

10^{ème} chrono

SERIE C

3^{ème} chrono

7^{ème} chrono

11^{ème} chrono

SERIE D

4^{ème} chrono

8^{ème} chrono

12^{ème} chrono

Places de départ pour les manches qualificatives :

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

Déroulement des Manches qualificatives :

Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous :

A contre B ; A contre C ; B contre C... etc... (soit un total de 6 manches qualificatives).

Les manches de qualification se dérouleront sur 15 km minimum par temps sec et sur 12 km minimum par temps de pluie. Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives.

Les points seront attribués comme suit :

- 0 point au 1^{er}
- 2 points au 2^{ème},
- 3 points au 3^{ème},
- 4 points au 4^{ème},
- 5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

Les 40 premiers classés seront qualifiés pour la phase finale.

7.3.2.3. Nombre de participants dans la catégorie supérieur à 80

Création de séries :

Diviser les concurrents de la catégorie en 5 séries en tenant compte de la capacité de la piste, réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A	SERIE B	SERIE C	SERIE D	SERIE E
1 ^{er} chrono	2 ^{ème} chrono	3 ^{ème} chrono	4 ^{ème} chrono	5 ^{ème} chrono
6 ^{ème} chrono	7 ^{ème} chrono	8 ^{ème} chrono	9 ^{ème} chrono	10 ^{ème} chrono
11 ^{ème} chrono	12 ^{ème} chrono	13 ^{ème} chrono	14 ^{ème} chrono	15 ^{ème} chrono

Et ainsi de suite.

Places de départ pour les manches qualificatives :

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

Déroulement des Manches qualificatives :

Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous :

A contre B ; A contre C ; B contre C.. etc.. (soit un total de 10 manches qualificatives).

Les manches de qualification se dérouleront sur 15 km minimum par temps sec et sur 12 km minimum par temps de pluie. Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives.

Les points seront attribués comme suit :

- 0 point au 1^{er}
- 2 points au 2^{ème},
- 3 points au 3^{ème},
- 4 points au 4^{ème},
- 5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

Les 40 premiers classés seront qualifiés pour la phase finale, si la longueur du circuit est inférieure ou égale à 1500 m.

Les 45 premiers classés seront qualifiés pour la phase finale, si la longueur du circuit est comprise entre 1500 m et 2000 m.

Les 60 premiers classés seront qualifiés pour la phase finale, si la longueur du circuit est supérieure à 2000 m.

7.3.3. Phases finales

Les phases finales se dérouleront de la façon suivante :

- une pré-finale de **25 km** minimum par temps sec et **20 km** minimum par temps de pluie, position de départ selon le classement à l'issue des manches qualificatives ;
- une finale de **25 km** minimum par temps sec et **20 km** minimum par temps de pluie, position de départ selon le classement à l'issue de la pré-finale.

Le classement de la finale constituera le classement de l'épreuve.

7.3.4. Course par temps de pluie déclarée par la Direction de Course

Le choix des pneumatiques est laissé à l'appréciation des pilotes, la Direction de Course se réservant le droit de recourir au drapeau noir si elle juge un pilote mal équipé en pneumatiques, trop lent et dangereux pour les autres concurrents.

7.3.5. Consolante

Les pilotes non qualifiés pour la phase finale auront la possibilité de disputer une « Coupe de la CRK » qui sera organisée si un minimum de 15 pilotes y participent avec un maximum de 40 pilotes. Cette Coupe se déroulera sur une seule course de 15 km par temps sec et de 12 km par temps de pluie. La grille de départ de la « Coupe de la CRK » sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualifications.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS A TOUS LES FINALISTES

Les finalistes se verront attribuer des points.

Tout pilote prenant part à une épreuve de la Coupe de France peut marquer des points. Le classement de la pré-finale et de la finale de chaque épreuve donnera lieu à l'attribution des points suivants :

50 points au 1 ^{er}	19 points au 7 ^{ème}	3 points au 23 ^{ème}
40 points au 2 ^{ème}	18 points au 8 ^{ème}	2 points au 24 ^{ème}
32 points au 3 ^{ème}	17 points au 9 ^{ème}	1 point du 25 ^{ème} au dernier
26 points au 4 ^{ème}	16 points au 10 ^{ème}	
22 points au 5 ^{ème}	15 points au 11 ^{ème}	
20 points au 6 ^{ème}	14 points au 12 ^{ème}	.....

Le pilote ayant réalisé le meilleur tour chronométré lors de la pré-finale ou de la finale se verra attribuer 2 points supplémentaires. Dans le cadre d'un résultat décompté, le pilote ne perdra pas le bénéfice de ses deux points.

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

Chaque pilote totalisera les points obtenus lors de chaque pré-finale et finale.

Le classement final de la Coupe de France sera établi en additionnant pour chaque pilote la totalité des résultats moins un résultat. Un résultat nul consécutif à une exclusion ne pourra être décompté.

En cas d'ex æquo, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisième places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé, où s'il subsiste encore des ex æquo, le classement de la finale de la dernière épreuve les départagera.

9.3. CLASSEMENT NATIONAL

Dans chaque catégorie, tout pilote ayant participé, au minimum à une épreuve, n'ayant pas marqué de points lors des pré-finale et finale ou ne s'étant pas qualifié pour la phase finale, se verra attribuer des points en fonction de son classement à l'issue des pré-finale, finale ou à l'issue des manches qualificatives. Un classement « étendu » sera établi à l'issue de la Coupe par addition des points ainsi obtenus.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. PROTOCOLE PODIUM

A l'issue de chaque finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'organisateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews.

CHAMPIONNAT REGIONAL

Ce règlement est un règlement standard sur lequel les CRK doivent s'appuyer pour établir le règlement de leur Championnat Régional. Seul le règlement de la CRK visé par la FFSA fera foi.

Toute modification du règlement, préalablement visé, devra être validée par la FFSA.

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1.** Les Commissions Régionales de Karting (CRK) organisent, avec le concours de la FFSA, le Championnat Régional de Karting. Les CRK sont responsables de l'organisation de ce Championnat.
Ce Championnat se déroule en une série d'épreuves dont le nombre est déterminé par la CRK sur une période allant de février à fin octobre (minimum 3 épreuves).
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales FFSA, du règlement standard des épreuves de Karting ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.
Ce Championnat sera organisé conformément aux prescriptions du règlement technique national sans dérogation.
- 1.2.** Les CRK devront établir un règlement du Championnat Régional, reprenant notamment le calendrier et le nombre d'épreuves prises en compte pour le classement.
- 1.3.** Un règlement particulier sera par ailleurs établi pour chacune des épreuves du Championnat Régional.
Les CRK qui le souhaitent, peuvent s'organiser pour que la Direction de Course, les Commissaires Sportifs et Techniques soient des personnes extérieures à la CRK, détentrices de la licence correspondant à la fonction.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

- 3.1.1.** Le Championnat Régional sera ouvert à tout pilote détenteur d'une licence nationale ou internationale de Karting « Pilote concurrent conducteur » en cours de validité dans sa catégorie.
- 3.1.2.** Les pilotes titulaires d'une licence internationale de Karting « Pilote Concurrent Conducteur A » peuvent exclusivement participer au Championnat Régional dans les catégories KF1, KZ2.
- 3.1.3.** Les pilotes titulaires d'une licence internationale de Karting « Pilote Concurrent Conducteur B ou C » peuvent s'engager au Championnat Régional, uniquement en KZ125, dès lors qu'ils ne sont pas inscrits et n'auront pas participé :
- à plus de deux épreuves des Grands Prix Karting,
 - à 1 ou plusieurs épreuves du Championnat d'Europe, du Monde CIK,
 - et/ou inscrit dans un Championnat National d'une autre Nation.

3.2. PILOTES ADMIS

- 3.2.1.** Seuls seront classés dans le Championnat Régional, les pilotes licenciés auprès d'une association sportive du ressort de la CRK ou du Comité Régional de Sport Automobile et régulièrement affiliée à la FFSA.
- 3.2.2.** Un pilote ne pourra disputer le Championnat Régional que dans une seule catégorie, celle dans laquelle il aura participé lors de la première épreuve.
- 3.2.3.** Un pilote qui change de CRK en cours de saison ne pourra pas être classé dans le Championnat Régional d'une autre CRK.
- 3.2.4.** Qualification au Championnat de France Minime/Cadet et aux Coupes de France **Minime & Cadet**, Nationale, et KZ125.
- 3.2.4.1.** Le Championnat Régional est qualificatif pour le Championnat de France Minime et Cadet et pour les Coupes de France **Minime & Cadet**, Nationale et KZ125.

- 3.2.4.2. La qualification pour le Championnat de France Minime/Cadet se fera sur la base des deux premières épreuves qualificatives du Championnat Régional, expressément désignées par la CRK dans le règlement du Championnat Régional. Le pilote devra, néanmoins, être inscrit et participer aux 3 épreuves qualificatives du Championnat Régional.
- 3.2.4.3. La qualification pour les Coupes de France **Minime & Cadet**, Nationale et KZ125 se fera sur la base des trois épreuves du Championnat Régional expressément désignées par la CRK dans le règlement du Championnat Régional.
- 3.2.4.4. Dans le cadre du Championnat de France, le classement des catégories Minime, Cadet devra être adressé à la FFSA à **l'issue des deux premières épreuves qualificatives au moyen de l'imprimé FFSA, avant une date fixée au vendredi 22 mai 2009**.
- 3.2.4.5. Dans le cadre de la Coupe de France, le classement des catégories Minime, Cadet, Nationale et KZ125 devra être adressé à la FFSA à **l'issue des trois épreuves qualificatives au moyen de l'imprimé FFSA, avant une date fixée au lundi 15 juin 2009**.
- 3.2.4.6. Pour chaque CRK, dans le cadre du Championnat de France Minime et Cadet, le coefficient de participation sera calculé sur la moyenne de participation aux deux épreuves qualificatives retenues par la CRK.
- 3.2.4.7. Pour chaque CRK, dans la catégorie KZ125 et la catégorie Minime et Cadet dans le cadre de la Coupe de France, le coefficient de participation sera calculé sur la moyenne de participation aux trois épreuves qualificatives retenues par la CRK.
- 3.2.4.8. Dans la catégorie KZ125, en dessous de 6 pilotes classés à l'issue des 3 épreuves qualificatives, un pilote au moins de la CRK est qualifié pour la Coupe de France KZ125. Dans la catégorie Minime, Cadet, en dessous de 6 pilotes classés à l'issue des 3 épreuves qualificatives, 2 pilotes au moins de la CRK sont qualifiés pour la **Coupe de France Minime, Cadet** ou le Championnat de France Minime / Cadet.
- 3.2.4.6. Un pilote participant à plus de deux épreuves des Grands Prix Karting et/ou participant à 1 ou plusieurs épreuves du Championnat d'Europe, du Monde CIK ou inscrit dans un Championnat National d'une autre Nation ne pourra aucunement prétendre à une qualification pour participer à une Coupe de France.
- 3.2.5. Autres catégories
L'organisation d'un Championnat Régional en **Nationale** est obligatoire.
L'organisation d'un Championnat Régional est facultative dans les catégories non qualificatives aux différentes Coupes de France.
- 3.3. ENGAGEMENTS**
- 3.3.1. Sous réserve des places disponibles, tout pilote désirant participer au Championnat Régional devra avoir la possibilité de s'engager à une ou plusieurs épreuves ou à la totalité du Championnat Régional.
- 3.3.2. Catégories Minime, Cadet, Nationale, KZ125
Les pilotes souhaitant se qualifier pour le Championnat de France Minime, Cadet et les Coupes de France devront s'engager et participer obligatoirement aux trois épreuves qualificatives.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATÉRIEL ADMIS

- 4.1.1. Définition du Règlement Technique de la catégorie correspondante. Tous les points du Règlement Technique devront être scrupuleusement respectés.
- 4.1.2. Pour les 3 épreuves qualificatives en catégorie Nationale, classement A, seuls les pilotes participant à la qualification ont obligation d'utiliser les châssis agréés 2001 (liste n°4). Les fiches d'enregistrement du matériel devront être adressées à la FFSA avec les engagements.
- 4.1.3. Chaque pilote ne pourra disposer, pour chaque journée, que d'un châssis et d'un moteur plombé en catégorie Minime, Cadet, Nationale.

Chaque pilote ne pourra disposer, pour chaque journée, que d'un châssis et deux moteurs plombés en catégorie KZ125.

4.1.4. Des mesures de niveau sonore pourront être effectuées dans toutes les catégories, pour tous les karts, avec ou sans boîte de vitesses et cela conformément au Règlement Sportif National.

4.2. PNEUMATIQUES

4.2.1. Pour les trois épreuves qualificatives en catégories Minime, Cadet, Nationale, KZ125, un pilote ne pourra disposer que de 3 pneus avant et 3 pneus arrière en gestion libre.
Pour la catégorie KZ125, les pneus pluie seront en gestion libre.

4.2.2. Pour les autres catégories et pour chaque épreuve, il sera possible d'utiliser 3 pneus avant et 3 pneus arrière, en gestion libre. Il en sera de même pour les pneus pluie.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. GENERALITES

7.1.1. Les épreuves du Championnat Régional devront obligatoirement se dérouler selon le schéma défini par le Règlement Sportif National, sauf pour la catégorie Minikart.

Pour la catégorie Minikart, il faudra appliquer le schéma sportif du règlement de Coupe de France Minikart.

7.1.2. Le briefing est organisé par le Directeur de Course à l'issue des essais libres. La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.2. ÉPREUVES QUALIFICATIVES POUR LES CHAMPIONNATS DE FRANCE MINIME/CADET ET LES COUPES DE FRANCE NATIONALE, KZ125 ET MINIME & CADET

Pour les catégories Minime, Cadet, Nationale, KZ125, les épreuves qualificatives pour le Championnat de France devront obligatoirement se dérouler selon le schéma suivant :

7.2.1. Principe de déroulement

L'épreuve se déroulera de la façon suivante : essais chronométrés, manches qualificatives, Pré-finale et Finale. Il n'y a pas de repêchage.

Chaque catégorie disputera 1 ou 2 manches qualificatives en fonction du nombre d'engagés. Si le nombre d'engagés est supérieur à la capacité d'accueil du circuit, les séries se dérouleront suivant l'article 7.2.4.1 du règlement.

L'organisateur pourra prévoir une consolante pour les non qualifiés.

7.2.2. Longueur des courses

Manches qualificatives : 10 km par temps sec
8 km par temps de pluie
Pré Finale : 17 km par temps sec
14 km par temps de pluie
Finale : 17 km par temps sec
14 km par temps de pluie

7.2.3. Essais chronométrés

Les essais chronométrés pourront se dérouler conjointement avec des mesures de niveau sonore, pendant une séance limitée dans le temps avec un système de pointage électronique et mentionné dans le règlement particulier. Si nécessaire, les concurrents d'une même catégorie seront divisés en groupes selon le processus employé dans les épreuves nationales.

7.2.4. Manches qualificatives

7.2.4.1. Création des séries

Diviser les concurrents de la catégorie en 3 séries ou plus, en tenant compte de la capacité de la piste, réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A	SERIE B	SERIE C
1 ^{er} chrono	2 ^{ème} chrono	3 ^{ème} chrono
4 ^{ème} chrono	5 ^{ème} chrono	6 ^{ème} chrono etc...

7.2.4.2. Places de départ pour les manches qualificatives

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

7.2.4.3. Déroulement des Manches qualificatives (en fonction du nombre de séries)

3 séries : A contre B A contre C B contre C
4 séries : A contre B C contre D A contre D
B contre C A contre C B contre D
5 séries : D contre E A contre B C contre D A contre E
B contre C A contre D B contre E A contre C
B contre C C contre E

7.2.5. Pré-finale

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir la grille de départ de la pré-finale.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er},

2 points au 2^{ème},

3 points au 3^{ème},

4 points au 4^{ème},

5 points au 5^{ème} et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.2.6. Finale

Les places de départ de la finale seront attribuées selon l'ordre d'arrivée de la pré-finale.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. QUALIFICATION AUX CHAMPIONNATS DE FRANCE MINIME ET CADET ET AUX COUPES DE FRANCE MINIME & CADET, NATIONALE ET KZ125

Dans le cadre des épreuves qualificatives pour le Championnat de France Minime et Cadet et, pour les Coupes de France *Minime & Cadet*, Nationale, KZ125, chaque pilote totalisera les points obtenus lors de chaque pré-finale et finale.

Le classement de la pré-finale et de la finale de chaque épreuve donnera lieu à l'attribution des points suivants :

25 points au 1 ^{er}	9 points au 7 ^{ème}	3 points au 13 ^{ème}
20 points au 2 ^{ème}	8 points au 8 ^{ème}	2 points au 14 ^{ème}
16 points au 3 ^{ème}	7 points au 9 ^{ème}	1 point au 15 ^{ème}
13 points au 4 ^{ème}	6 points au 10 ^{ème}	
11 points au 5 ^{ème}	5 points au 11 ^{ème}	
10 points au 6 ^{ème}	4 points au 12 ^{ème}	

Le classement sera établi en fonction de la totalité des résultats moins un.

Le pilote ayant réalisé le meilleur tour chronométré lors de la pré-finale ou de la finale se verra attribuer 2 points supplémentaires.

En cas d'ex aequo, sur la base de la totalité des résultats, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, puis de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé ou s'il subsiste encore des ex aequo, le classement de la finale de la dernière épreuve les départagera.

- ◆ En fonction du résultat des épreuves qualificatives pour **la catégorie KZ125**, 143 pilotes seront qualifiés. Dans les 143 pilotes qualifiés : 3 places seront réservées pour des pilotes d'Outre-Mer. Le vainqueur de la Coupe de France KZ125 de l'année précédente sera qualifié d'office pour la Coupe de France KZ125, dans les conditions répondant à l'article 3.1 du règlement de la Coupe de France KZ125.
- ◆ En fonction du résultat des épreuves qualificatives pour **le Championnat de France Minime et Cadet**, 75 pilotes seront qualifiés par catégorie. Dans les 75 pilotes qualifiés dans chaque catégorie : 2 places seront réservées aux pilotes d'Outre Mer.

- ◆ En fonction du résultat des épreuves qualificatives pour la **Coupe de France Minime et Cadet**, 75 pilotes seront qualifiés par catégorie. Dans les 75 pilotes qualifiés dans chaque catégorie : 2 places seront réservées aux pilotes d'Outre Mer.
- ◆ **A l'issue des 3 épreuves qualificatives pour la catégorie Nationale, 75 pilotes seront admis à participer à la Coupe de France Nationale, classement A et 75 pilotes seront admis à participer à la Coupe de France Nationale, classement B.** Le vainqueur de la Coupe de France Nationale de l'année précédente sera qualifié d'office pour la Coupe de France.

9.2. **CLASSEMENT GENERAL FINAL DU CHAMPIONNAT REGIONAL**

Tout pilote prenant part à une épreuve du Championnat Régional peut marquer des points. Chaque CRK déterminera, dans son règlement du Championnat Régional, le mode d'attribution des points servant au classement du Championnat.

En cas d'ex aequo, sur la base de la totalité des résultats, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé ou s'il subsiste encore des ex aequo, le classement de la finale de la dernière épreuve les départagera.

9.3. **EXCLUSION**

Tout pilote faisant l'objet d'un rapport, Sportif ou Technique, aboutissant à l'exclusion de l'épreuve, ne marquera aucun point (zéro point) au titre de cette épreuve. Ce résultat ne sera pas repris comme l'épreuve à décompter.

ARTICLE 10. PRIX

Les récompenses seront offertes par la CRK. Elles seront réparties par celle-ci suivant des modalités définies dans le règlement particulier du Championnat Régional.

ARTICLE 11. COMMUNICATION DES RESULTATS

11.1. **NOMBRE DE PARTICIPANTS**

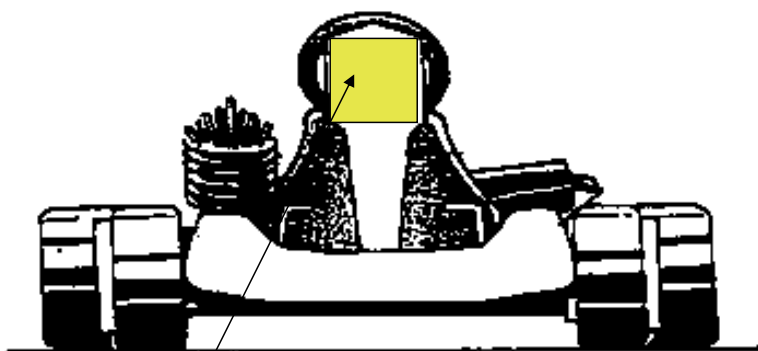
Les organisateurs doivent fournir toute facilité aux membres de la Commission Nationale de Karting de la FFSA, aux Commissaires Sportifs et Techniques Nationaux pour contrôler le nombre de participants de chaque épreuve et cela sans préavis.

11.2. **RAPPORT DE CLOTURE**

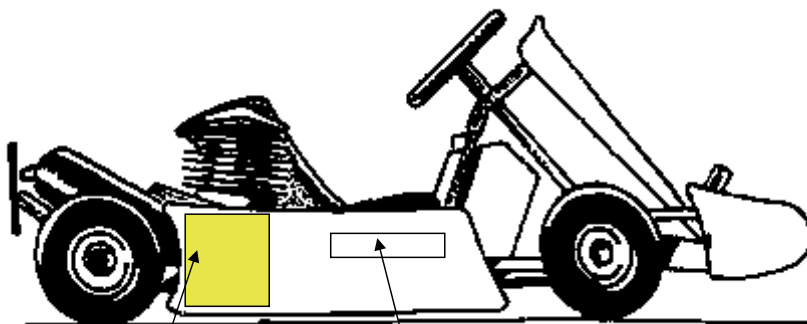
Les résultats de chaque épreuve de Championnat Régional devront faire l'objet d'une rédaction complète des engagés et des participants classés dans le rapport de course obligatoire, signé par les responsables de l'épreuve en question.

Aucun résultat ne sera entériné par la FFSA si ce rapport ne parvient pas au secrétariat de la FFSA dans les 8 jours qui suivent chaque journée.

**PLAN D'IDENTIFICATION CHÂSSIS
GRAND PRIX KARTING FFSA 2009
(vue de face)**



PLAN D'IDENTIFICATION CHÂSSIS 2009 (vue de profil)



3
C
M

Nom du pilote +
Drapeau

RÈGLEMENT TECHNIQUE NATIONAL

A la lecture de ce règlement, ne jamais oublier que toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée. Par modification, on entend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial et les cotes d'une pièce d'origine.

En particulier : dans toutes les catégories, toute modification ayant pour conséquence de contrarier le contrôle d'une valeur réglementaire est présumée frauduleuse et est bien évidemment interdite.

Les pilotes sont responsables de la conformité de leur matériel. En cas de non-conformité, outre les sanctions sportives, un retrait de licence est encouru.

TITRE 1 - DÉFINITIONS ET MÉTHODES DE CONTRÔLE

SECTION 1 - LEXIQUE

CIK/FIA.

Commission Internationale de Karting.

Normes CIK/FIA.

Réglementation de base définissant les spécifications techniques exigées par le Règlement International de Karting.

Enregistrement CIK/FIA.

Formalité qui consiste à transcrire sur une liste ou un registre de la CIK/FIA, le dépôt de la marque et du modèle de l'objet (châssis, carrosserie, moteur, silencieux d'aspiration, carburateur, échappement, etc.). L'acte d'enregistrement s'effectue moyennant le paiement d'un droit, pour une période donnée.

Homologation CIK/FIA.

C'est la constatation officielle par la CIK-FIA qu'un modèle de châssis, de moteur ou de matériel déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les catégories du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la CIK-FIA par l'ASN du pays de construction du matériel et donner lieu à l'établissement d'une Fiche d'Homologation (Article 2.1.6). Elle doit être établie en respectant le Règlement d'Homologation établi par la CIK/FIA. Tout constructeur désirant faire homologuer son ou ses modèle(s) devra s'engager à en respecter les prescriptions.

Normes FFSA.

Réglementation définissant les spécifications techniques particulières exigées par la Fédération Française du Sport Automobile.

Homologation FFSA.

Cette homologation signifie que le produit (châssis, éléments de carrosserie, moteur, carburateur, pneus, échappement, vêtements, casque, tour de cou, etc.) est reconnu conforme aux normes spécifiques FFSA. L'acte d'homologation peut, dans certains cas, faire l'objet d'une fiche descriptive et/ou du dépôt d'un exemplaire du produit faisant référence "étalon" au siège de la FFSA.

Pièces d'origine.

Pièces auxquelles on ramène tout repérage ou toute mesure (pièce étalon). Les pièces d'origine doivent toujours être identifiables.

Téléométrie.

On entend par téléométrie la transmission à distance d'un signal porteur d'un résultat de mesure.

Acquisition de données.

Définition : tout système, à mémoire ou non, permettant au pilote pendant ou après la course de lire, indiquer, acquérir, enregistrer, informer ou transmettre toute information.

ARTICLE 1. PROCÉDURES

1.1. Contrôle du volume de la chambre de combustion.

Il est impératif de ne pas effectuer le contrôle du volume de la chambre de combustion avant que le moteur ne soit complètement refroidi.

1.1.2. Burettes.

Les burettes de contrôle de volume de chambre de combustion doivent respecter les normes suivantes :

- burette tube verre : de classe A ou AS.
- burette digitale contrôlée selon la norme ISO DIS 8655 : précision 0,02%.

1.1.3. Méthode A (Toutes catégories sauf en KF2, KF3, KZ2, Nationale et KZ125« à eau »).

Attendre que moteur soit à la température ambiante.

Faire déposer la bougie et la culasse.

Mettre le piston au point mort haut (PMH).

Bloquer avec une cale entre rotor et stator en partie supérieure.

Rendre étanche à l'aide de graisse la partie supérieure du piston et la périphérie du cylindre.

Essuyer soigneusement l'excédent de graisse.

Faire reposer la culasse.

Faire serrer au couple préconisé par le constructeur.

Mettre le moteur de niveau.

S'assurer de la position du piston au point mort haut à l'aide d'un comparateur.

En utilisant le mélange contenu dans la burette de laboratoire graduée (mécanique ou électronique)

Remplir la chambre de combustion (avec un mélange de 50% d'huile 2 temps et 50% de carburant) jusqu'au mouillage du plan de joint de la bougie.

Lire la valeur de la quantité de mélange écoulé et comparer avec la valeur précisée dans le règlement particulier de la catégorie concernée.

1.1.4. Méthode B (Obligatoire uniquement en KF2, KF3, KZ2, Nationale et KZ 125« à eau »).

Faire démonter le moteur du châssis.

Attendre que moteur soit à la température ambiante.

Faire démonter la culasse pour contrôler le dépassement de la bougie.

Faire démonter la bougie (contrôler la cote de 18,5 mm).

Visser « l'insert de bougie » à la place de la bougie. « L'insert de bougie » serré sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Il doit être fixé dans la culasse de façon identique à la bougie de 18,5 mm de long). *En d'autres termes, l'insert de bougie sera fixé dans la culasse, directement, sans aucune pièce ajoutée comme joint, cale, etc...*

Mettre le piston au point mort haut et bloquer le vilebrequin avec une cale entre rotor et stator en partie supérieure.

Rendre étanche à l'aide de graisse la partie supérieure du piston et la périphérie du cylindre.

Essuyer soigneusement l'excédent de graisse.

Faire reposer la culasse et la serrer au couple préconisé par le constructeur.

S'assurer de la position du piston au point mort haut à l'aide d'un comparateur.

A l'aide de la burette de laboratoire graduée (mécanique ou électronique), remplir la chambre de combustion (avec un mélange de 50% d'huile 2 temps et 50% de carburant) jusqu'au ras du bord supérieur de « l'insert de bougie » (mouillage du plan de joint).

En Nationale : le volume alors mesuré moins le volume de « l'insert de bougie » (2 cm³) ne doit pas être inférieur à la valeur de la fiche d'homologation du moteur et/ou épouser le calibre spécifique.

Note : Le volume total mesuré (chambre et « insert de bougie ») ne doit pas être inférieur à (volume de la fiche d'homologation plus 2 cm³).

En KZ125 « à eau » et en KZ2: le volume alors mesuré moins le volume de « l'insert de bougie » (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 11 cm³.

Note : Le volume total mesuré (chambre et « insert de bougie ») ne doit pas être inférieur à 13 cm³.

En KF2 : le volume alors mesuré moins le volume de « l'insert de bougie » (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 9 cm³.

Note : Le volume total mesuré (chambre et « insert de bougie ») ne doit pas être inférieur à 11 cm³.

En KF3 : le volume alors mesuré moins le volume de « l'insert de bougie » (2 cm^3) ne doit pas être inférieur à 12 cm^3 .

Note : Le volume total mesuré (chambre et « insert de bougie ») ne doit pas être inférieur à 14 cm^3 .

1.1.5. **Appareil de mesure des diagrammes.**

Dans les catégories où un ou plusieurs angles sont imposés par le règlement de la catégorie, afin de rendre la mesure plus rapide, un appareil de mesure à affichage digital commandé par codeur pourra être utilisé.

Caractéristiques de l'appareil :

Afficheur digital avec une précision de 1/10 de degré.

Ordre de remise à zéro de l'affichage par bouton à n'importe quel point de la mesure.

La vérification de l'étalonnage du système devra pouvoir être effectuée sur 1 tour = 360 degrés.

La mesure devra être faite en degrés.

Le codeur rotatif de l'appareil devra avoir une résolution au moins égale à celle de l'afficheur (1/10 de degré).

L'immobilisation en rotation de la partie fixe du codeur devra être suffisamment rigide afin d'éviter tout déplacement angulaire. L'accouplement vilebrequin-axe codeur se fera à l'aide d'un manchon : rigide à soufflet ou à membranes, à l'exclusion de tout système à cardan.

Afin de fiabiliser la mesure, une cale de 0,20 mm d'épaisseur et 10 mm de largeur, sera utilisée pour matérialiser le début et la fin de la mesure. Cette cale sera pincée à l'axe cordal de chaque lumière.

Entre l'arête de la partie supérieure du segment ou du piston et son intersection avec l'arête de la lumière (pour la lumière d'échappement).

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

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

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

Dans le cas de l'utilisation d'un disque gradué de 200 mm de diamètre, la même cale sera utilisée de la même manière qu'avec l'appareil de mesures de diagrammes.

Toutes les mesures qui ne seront pas contrôlables avec la cale de 0,20 x 10 seront vérifiées à l'aide d'une corde à piano de 2/10e (exemple : booster).

1.1.6. **Contrôle des rapports de boîte de vitesses.**

Faire déposer le moteur, le pignon d'entraînement et la bougie.

Accoupler l'axe du codeur avec l'arbre de sortie à l'aide d'un manchon rigide.

Monter un comparateur à la place de la bougie.

Faire tourner le moteur dans le sens de marche, 2 tours minimum, afin de rattraper le jeu des pignons.

Mettre le piston au P.M.H ou P.M.B, et l'afficheur à zéro.

Retenir légèrement l'arbre de sortie, afin de supprimer le jeu, et faire 3 tours moteur complet.

Lire la valeur indiquée par l'afficheur et la comparer avec les données de la fiche d'homologation.

1.1.7. **Procédure de pesage à respecter en cas de non-conformité.**

Vérifier que le zéro est bien affiché.

Peser l'ensemble kart + pilote (confirmation d'arrivée).

Faire contrôler par le pilote, tuteur, concurrent, le poids indiqué par l'afficheur.

Enlever tout le matériel du plateau et faire surveiller l'ensemble kart + pilote.

Faire constater le zéro affiché.

Etalonner la balance avec les 100 kg de poids.

Faire constater que l'afficheur indique 100 kg.

Repeser l'ensemble kart + pilote.

Faire contrôler le poids indiqué par l'afficheur.

Rédiger un constat d'incident.

Faire signer : Pilote – Tuteur – Concurrent.

S'il y a refus de signature, le préciser sur le constat.

Donner ce constat immédiatement à la Commission Sportive.

1.1.8. Tolérances.

Sauf indications particulières, les tolérances sont celles mentionnées dans le règlement technique CIK/FIA et à défaut d'indication doivent être considérées tolérances de mesure et de fabrication comprises. Les longueurs sont exprimées en millimètres, les angles en degrés, les dimensions de pneumatiques sont indiquées en pouces (un pouce = 25,4 mm). Le nombre (pi) par défaut est : 3,1416.

TITRE 2 - DISPOSITIONS POUR TOUTES LES CATÉGORIES

Article 1. SECURITE – FREINAGE.

- 1.1. Sur les châssis KZ125 / OPEN / FC / **NATIONALE CLASSEMENT (B)** et les châssis homologués 1997/2000 ICA J / ICA / ICC et enregistrés 1997/2000 ou le système de freinage n'est pas soumis à homologation, ainsi que sur les châssis participant à des épreuves du Championnat de France d'Endurance, l'ensemble maître cylindre / étrier(s) ne doit subir aucune modification non prévue par le constructeur de ce système. Les ensembles maître-cylindre/étrier(s) des circuits séparés avant et arrière sur un même châssis peuvent être différents. Dans ces catégories lorsque le freinage n'est pas obligatoire sur les 4 roues, une commande manuelle est autorisée pour actionner le circuit des freins avant, **à l'exception de la Nationale (B) ou les freins avant ne sont pas autorisés.**
Sur les châssis Minikart / Minime / Cadet / Promo de la catégorie Nationale **Classement (A)** sur lesquels le système de freinage est homologué avec le châssis, le remplacement ou la modification de ce système ne sont pas autorisés.
Sur les châssis homologués 2003 ICA J / ICA / ICC et enregistrés 2003 FA ou les systèmes de freinage doivent être homologués CIK, la modification de ces systèmes n'est pas autorisée.
- 1.2. Les freins doivent être efficaces et agir simultanément au moins sur les deux roues arrière. Pour les catégories KZ125 et KZ2, les freins doivent agir simultanément et de façon efficace sur les 4 roues avec un système indépendant pour l'avant et l'arrière (2 circuits séparés). Dans le cas où l'un des systèmes ne fonctionnerait pas, l'autre doit garantir le fonctionnement sur 2 roues, avant ou arrière. Ce système doit être hydraulique et installé de manière à être protégé efficacement des heurts ou détériorations possibles (principalement pour les durits et raccords).
- 1.3. L'encagement des plaquettes de frein est fortement recommandé sur tous les étriers de frein. Tous les châssis agréés Minikart de compétition à partir de janvier 2004, Minime/Cadet à partir de janvier 2000, et tous les châssis *Promo* de la **catégorie Nationale (A)** agréés à partir de janvier 2001, doivent obligatoirement être équipés d'un étrier de freins à plaquettes encagées.
- 1.4. L'immobilisation par un fil frein de toutes les vis maintenant les plaquettes de frein qui ne sont pas immobilisées par un écrou type Nylstop ou une goupille d'arrêt ou qui ne sont pas encagées (encagement sur 3 côtés de la plaquette) est obligatoire.
- 1.5. Pour les châssis comportant des freins hydrauliques, les durits de freinage doivent être renforcées type aviation.
- 1.6. La commande de frein (liaison entre la pédale et le ou les leviers de la ou des pompes ou de l'étrier dans le cas d'un frein à câbles) doit être doublée. Le diamètre minimum d'un câble de sécurité doublant la commande de frein est, pour toutes les catégories, au minimum de 1,8 mm. Le serre câble approprié, à la dimension du câble, doit être exclusivement du type serrage à plat à 2 vis ou double, avec écrous freinés.
- 1.7. Un patin de protection efficace du disque de frein en Téflon® ou en Nylon®, Delrin®, fibre de carbone, Kevlar®, carbone ou Rilsan® est obligatoire dans toutes les catégories si le disque de frein dépasse en dessous des longerons du châssis. Cette protection sera placée latéralement par rapport au disque dans le sens longitudinal du châssis ou sous le disque.
- 1.8. Toute fuite ou suintement d'un point quelconque d'un système de freinage hydraulique ainsi que toute usure anormale de ses parties constituantes sera irrémédiablement refusé à l'enregistrement du matériel ou lors d'un éventuel contrôle inopiné. Il en sera de même pour toute défaillance apparente d'un système de freinage mécanique (plaquettes de freins décollées notamment).

- 1.9.** Les disques de freins fêlés ou ébréchés seront refusés.
- 1.10.** Dans toutes les catégories, les disques de freins en carbone sont interdits.
- 1.11.** Dans les catégories Nationales, les disques de freins doivent être réalisés uniquement en fonte ou en acier magnétique, sans revêtement, à l'exclusion de tout autre matériau.

ARTICLE 2. TRANSMISSION.

- 2.1.** Sans différentiel, ni variateur.
- 2.2.** L'arbre arrière doit être en acier magnétique exclusivement.
 Dans les catégories ou l'arbre arrière (essieu) n'a pas de dimensions spécifiques réglementaires, le diamètre maximum sera de 50 mm, avec une épaisseur de paroi minimum en tout point de 1,9 mm (excepté dans les logements de clavettes). Le tableau CIK/FIA d'équivalence des épaisseurs en fonction des diamètres externes doit être respecté.

Diamètre externe maximum (mm)	Épaisseur minimum (mm)	Diamètre externe maximum (mm)	Épaisseur minimum (mm)
50	1.9	37	3.4
49	2.0	36	3.6
48	2.0	35	3.8
47	2.1	34	4.0
46	2.2	33	4.2
45	2.3	32	4.4
44	2.4	31	4.7
43	2.5	30	4.9
42	2.6	29	5.2
41	2.8	28	Plein
40	2.9	27	Plein
39	3.1	26	Plein
38	3.2	25	Plein

- 2.3.** Un carter intégral enveloppant entièrement le pignon, la chaîne et la couronne est obligatoire dans toutes les catégories sans boîte de vitesses. Les karts avec transmission côté baquet et les karts à transmission par courroie doivent faire l'objet d'une protection enveloppante efficace.

ARTICLE 3. DIRECTION.

- 3.1.** Sur les châssis comportant des supports de colonne de direction démontables présentant un risque de déboîtement d'un ou des tubes de leur douille soudée au cadre rendant de ce fait la direction partiellement ou totalement inactive, il est obligatoire de mettre en place des goupilles fendue ou type "Beta" d'un diamètre minimum de 2 mm traversant les tubes afin d'empêcher le déboîtement.

ARTICLE 4. CARROSSERIE.

La carrosserie comprend : les caissons (pontons), le carénage avant et le panneau frontal. L'application de la carrosserie/protection arrière CIK est décrite à l'article 5 pare-chocs.

NOTE :

Les carrosseries/fixations/pare-chocs/freins sur châssis CIK des homologations 2003, 2006 sont également admis dans certaines catégories, en conformité avec les articles 5 et 7 de l'annuaire CIK/FIA (catégories concernées : KF1/KF2/KF3/KZ2/KZ125/FC/Open/Nationale)

Dans toutes les catégories concernées, une homologation de carrosserie CIK/FIA présentant un spoiler avant ayant une profondeur supérieure à 450 mm n'est pas admise.

En conséquence l'homologation CIK/FIA 134/CA/08 n'est pas admise.

Dans les catégories KZ125/FC/Open/**Nationale (B)** où le châssis aux normes CIK n'est pas homologué), il est permis d'adapter une carrosserie homologuée CIK 2003, 2006 sur un châssis aux normes CIK 2002 et antérieures ainsi qu'une carrosserie CIK 2002 sur un châssis aux normes CIK 2003, soit par des pare-chocs adaptés, soit par le changement des supports du châssis, Dans la catégorie **Nationale (A)** il est permis d'adapter une carrosserie homologuée CIK 2003, 2006, soit par des pare-chocs adaptés, soit par le changement des supports du châssis. Pour les châssis de la liste N°4 le changement des supports devra être conforme à l'extension de la fiche d'homologation du châssis.

La carrosserie CIK 2003 ne concerne pas les catégories MiniKart/Minime/Cadet qui ont leurs carrosseries spécifiques.

- 4.1. Sauf règlement spécifique, dans toutes les catégories, la carrosserie doit être homologuée CIK-FIA suivant la réglementation 2002.
Pour les catégories /Minime/Cadet/: système de fixation rapide, obligatoire, assuré au pare-chocs par collier (ex. Rilsan) et n'empêchant pas son ouverture.
Pour les autres catégories : système de fixation rapide, assuré au pare-chocs par collier (ex. Rilsan) ou étriers à vis facilement démontables sans outillage.
- 4.2. La découpe des caissons latéraux est autorisée sur les carrosseries norme 2002 pour l'incorporation d'un radiateur et/ou d'un silencieux d'aspiration, sous réserve des restrictions suivantes :
1°/ La forme et la taille sont limitées aux dimensions de la pièce à incorporer, plus 25 mm maximum.
2°/ Au maximum deux côtés du ponton peuvent être découpés.
La découpe des caissons latéraux n'est pas autorisée sur les carrosseries homologuées aux normes 2003 à l'exception de la catégorie Nationale, afin de dégager le radiateur, dans le respect des 25 mm maximum.

ARTICLE 5. PARE-CHOC.

Ce sont des protections avant, arrière et latérale. Ces pare-chocs doivent être en acier magnétique.

NOTE: les pare-chocs avants et latéraux/carrosseries/fixations/freins sur châssis CIK de l'homologation 2003 sont également admis dans les catégories considérées, en conformité avec les articles 5 et 7 de l'annuaire CIK/FIA 2005

Les pare chocs aux normes CIK/FIA suivant la réglementation 2002 sont obligatoires dans toutes les catégories.

5.1. Pare-chocs avant.

Hauteur par rapport au sol : 20 cm minimum. À monter verticalement au-dessus de l'élément avant du châssis. Le pare-chocs doit consister en un ou plusieurs tubes d'un diamètre de 15 mm soudés entre eux. Il doit permettre la fixation du carénage avant homologué obligatoire. NOTE : Les pare-chocs en conformité avec les règlements antérieurs doivent être modifiés par un tube soudé sous le pare-chocs principal afin de relever celui-ci dans le respect des 20 cm minimum et permettre la fixation du spoiler réglementaire (obligatoire en KF1/KF2/KF3/KZ2) (recommandé en Minime/Cadet /Nationale/KZ125/FC/Open ou la hauteur des pare-chocs peut être suivant l'ancienne réglementation).

En KF1/KF2/KF3/KZ2 : le pare-chocs avant sera conforme à l'article 2.5.1.1. du règlement technique CIK.

5.2. Pare-chocs arrière.

Composé d'une barre anti-encastrement d'un diamètre de **16 mm** minimum ou d'une section équivalente et d'une barre supérieure d'un diamètre de **19 mm** minimum ou d'une section équivalente, située à une distance par rapport au sol de 200 mm minimum. L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum et éventuellement par un système souple.

Les pare-chocs arrière avec recouvrement des roues en acier de la réglementation CIK/FIA de début 2003 ne sont pas admis.

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

Une protection des roues arrière est obligatoire dans toutes les catégories.

Réglementation pour chaque catégorie.

Réglementation article 2.5.3. du règlement technique de la CIK : FC, Open, KZ125, Nationale et Catégories Internationales

Le montage de ces protections sur le châssis devra respecter les règles de la CIK :

- *Protections homologuées CIK-FIA*
- *Largeur maximum : celle de la largeur arrière hors tout, à tout moment et dans toutes les conditions*
- *Largeur minimum : 1340 mm*
- *Respect du dessin technique N° 2 c*

Réglementation Spécifique FFSA : Minikart, Minime, Cadet.

Pour ces catégories la protection devra être homologuée par la FFSA individuellement, pour chacun des constructeurs des châssis admis dans ces catégories.

Le montage de ces protections sur le châssis devra respecter les critères suivants :

Minikart :

- *Largeur maximum 1130 mm*
- *Largeur minimum 1070 mm*

Minime / Cadet :

- *Largeur maximum celle de la largeur arrière hors tout, à tout moment et dans toutes les conditions*
- *Largeur minimum libre, sous réserve que le retrait de la largeur hors tout de chaque extrémité de la protection ne soit pas supérieur à 30 mm de chaque côté.*

5.3. Pare-chocs latéraux.

La hauteur par rapport au sol ne doit pas dépasser celle de l'essieu arrière.

Les pare-chocs doivent avoir un diamètre minimum de 15 mm.

En KF1/KF2/KF3/KZ2 : les pare-chocs latéraux seront conformes à l'article 2.5.4. du règlement technique CIK.

ARTICLE 6. PORTE NUMERO.

- 6.1.** Pour toutes les épreuves, il doit être apposé sur le kart 4 emplacements porte-numéros de couleur jaune de 22 cm de côté, un sur chaque caisson, un sur le panneau frontal et une plaque sur le pare-chocs arrière. Sur les caissons, les numéros doivent être placés près de la roue arrière, sur la face verticale externe de façon à être visible des officiels. Les portes-numéros devront être constitués par des plans à angles arrondis en plastique, flexible et opaque. Les chiffres seront de type ARIAL de couleur noire sur fond jaune, d'une hauteur minimale de 15 cm (20 cm sur longs circuits) et d'un trait d'une largeur de 2 cm (3 cm sur longs circuits). Les numéros doivent être placés dès les essais.

ARTICLE 7. FIXATIONS.

- 7.1.** Fixation des sièges et des raidisseurs de sièges.

Tous les boulons de fixation doivent être en place sur toutes les pattes de fixation principales du cadre et ce, quelles que soient les conditions atmosphériques.

Un renfort en métal ou plastique à tous les points d'ancrage du baquet est recommandé. Il est préconisé que ces renforts aient une épaisseur minimum de 1,5 mm, une superficie minimum de 13 cm² ou un diamètre minimum de 40 mm.

A l'exception du Minikart et du Minime/Cadet ou ils ne sont pas admis, si des éléments supplémentaires sont montés en accessoire afin de rigidifier l'ensemble (raidisseurs de sièges), ces éléments doivent être boulonnés à chacune de leurs extrémités.

- 7.2.** Le lest doit être fixé par au moins deux vis (diamètre 8 mm minimum) avec rondelles larges et écrous freinés.
Le lest ne doit pas être fixé sur la carrosserie.

ARTICLE 8. SILENCIEUX D'ADMISSION.

8.1. **Généralités.**

Sur les moteurs 2 temps un silencieux d'aspiration (boîte à air) enregistré ou homologué CIK/FIA ou homologué FFSA est obligatoire dans toutes les catégories. Le silencieux d'aspiration devra être toujours raccordé hermétiquement au carburateur. Le silencieux d'aspiration ne doit pas être modifié.

Sous réserve de ce qui précède, l'adjonction d'un clapet entièrement mécanique, commandé manuellement depuis le volant est autorisé au niveau du raccord entre le carburateur et le silencieux d'aspiration.

Ce silencieux d'aspiration ne devra pas comporter d'autres éléments ajoutés, sauf éventuellement : des filtres à l'extérieur recouvrant l'entrée d'air dans les trompettes du silencieux et/ou un filtre à l'intérieur du silencieux ceux-ci n'ayant pas d'autre fonction que de filtrer l'air d'admission (élément statique) et une écope ou boîte additionnelle pour la pluie (élément statique)...

8.2. **Particularités.**

8.2.1. Catégorie Open 4 temps. Un silencieux d'aspiration libre mais efficace est obligatoire. Le silencieux d'aspiration devra être toujours raccordé hermétiquement au carburateur. Sont autorisés des éléments filtrants à l'intérieur n'ayant pas d'autre fonction que de filtrer l'air d'admission (élément statique)

8.2.2. Catégories internationales KF2 et KF3.

Un silencieux d'aspiration et filtre homologués CIK/FIA

8.2.3. Catégories internationales KF1 et KZ2.

Un silencieux d'aspiration et filtre homologués CIK/FIA

8.2.4. Catégories nationales KF125, FC et Open 2 temps.

Un silencieux d'aspiration enregistré CIK/FIA dans ce cas des éléments filtrants à l'intérieur n'ayant pas d'autre fonction que de filtrer l'air d'admission (élément statique) sont permis.

Un silencieux d'aspiration et filtre homologués groupe 1 CIK/FIA

Un silencieux d'aspiration et filtre homologués FFSA

8.2.5. Catégories nationales Minimé, Cadet.

Un silencieux d'aspiration enregistré CIK/FIA de la catégorie. Dans ce cas des éléments filtrants à l'intérieur n'ayant pas d'autre fonction que de filtrer l'air d'admission (élément statique) sont permis.

8.2.6. Catégories Minikart et Nationale

Un silencieux d'aspiration et filtre homologués FFSA avec le moteur.

ARTICLE 9. POT D'ÉCHAPPEMENT.

- 9.1.** Pour toutes les catégories, l'échappement devra s'effectuer derrière le pilote et ne pas être à une hauteur supérieure à 45 cm, être conforme aux normes de bruit, ne pas comporter d'arêtes vives. Il doit être compris à l'intérieur d'un quadrilatère passant à l'extérieur des roues et le pare-chocs arrière. Une protection efficace devra exister empêchant tout contact avec le conducteur en position normale de conduite.
- 9.2.** Catégories nationales sans boîte de vitesses : un silencieux d'échappement Adac est recommandé. Si celui-ci est monté, il devra être conforme, fixé à l'extrémité du pot d'échappement et sera protégé par un tube de diamètre 12 mm minimum.
- 9.3.** Catégories KZ125 et KZ2: le diamètre extérieur minimal de la sortie du silencieux sera de 3 cm. Le silencieux sera perpendiculaire au sens de marche.
- 9.4.** Moteurs 4 temps : le diamètre extérieur minimal de la sortie du silencieux sera de 3 cm. Lorsque la sortie d'échappement de la culasse s'effectue vers l'avant, le collecteur doit être isolé de l'environnement du pilote par une protection thermique.

ARTICLE 10. CARBURANT.

10.1. Carburant commercial composé d'éléments que l'on trouve normalement dans les carburants sans plomb de station service (102 RON maximum et spécifications CIK/FIA art. 21.1.1.).

10.2. Seul l'air servira de comburant.

10.3. La modification de la composition du carburant de base par addition de quelque composé que ce soit est strictement interdite. Cette restriction est notamment valable pour le lubrifiant dont l'ajout dans l'essence ne doit pas provoquer de modification de composition de la fraction carburant. En outre, lors de sa combustion, ce lubrifiant ne doit pas contribuer à accroître la puissance des moteurs. L'adjonction de composés nitrés, peroxydes ou autres additifs destinés à augmenter la puissance des moteurs est strictement interdite.

10.4. *Prélèvement de carburant.*

Dans les épreuves où un carburant unique est fourni par l'organisateur, des contrôles pourront être effectués à tout moment de la manifestation par prélèvement de 3 flacons de 0,5 litre chacun de carburant afin d'analyse comparative. Dans les catégories où le réservoir a une capacité réglementaire minimum de 5 litres, les contrôles seront effectués jusqu'au moment du départ des chronos, manches, finales... Dans les deux cas l'appoint éventuel se fera sous régime de parc fermé.

Dans les épreuves où un carburant unique n'est pas fourni par l'organisateur, des contrôles pourront être effectués jusqu'au moment du départ des chronos, manches, finales... par prélèvement de 3 flacons d'1 litre chacun de carburant afin l'analyse. L'appoint éventuel se fera sous régime de parc fermé.

10.5. *Substitution de carburant.*

Dans les épreuves où un carburant unique est fourni par l'organisateur, il pourra être demandé aux pilotes de vidanger leur réservoir et d'utiliser en échange le carburant de référence fourni par l'organisateur.

Dans les épreuves où un carburant unique n'est pas fourni par l'organisateur, il pourra être demandé aux pilotes de vidanger leur réservoir et d'utiliser en échange un carburant qui sera fourni par l'organisateur, qui sera du 98 sans plomb provenant d'une station service, sans exigence de marque.

Dans les deux cas le lubrifiant ajouté au carburant de substitution sera versé sous le contrôle des commissaires par le pilote qui devra utiliser pour le mélange un bidon d'huile scellé ou cacheté avec sa capsule d'origine.

10.6. *Lubrifiants.*

Pour toutes les courses, ne doivent être utilisées, pour les mélanges de carburants, que des huiles agréées par la CIK/FIA, suivant la liste publiée chaque année, et ce pour toutes les catégories.

ARTICLE 11. RESERVOIRS.

11.1. Minime, Cadet, **Nationale (A)**: la contenance minimum du réservoir ne pourra être inférieure à 5 litres.

Minikart: le réservoir sera d'origine.

Autres catégories : la contenance minimum du réservoir ne pourra être inférieure à 8 litres.

Dans toutes les catégories, une fixation rapide du réservoir au châssis est recommandée.

ARTICLE 12. ROUES ET PNEUMATIQUES.

12.1. En général il n'est autorisé qu'un seul jeu de quatre pneumatiques slick, plus un pneu avant et un arrière en secours pour toute la durée de la compétition (sauf règlement spécifique comme, en particulier, Championnat de France, Coupe France).

- 12.2.** Il en est de même pour les pneus pluie dans les catégories où le règlement prévoit l'utilisation de ce type de pneus. (sauf règlement spécifique comme, en particulier, Championnat de France, Coupe France).
- 12.3.** L'utilisation simultanée de pneus slick et de pneus pluie sur un même kart est interdite en toute circonstance.
- 12.4.** Chauffage et refroidissement des pneus interdits.
- 12.5.** Les pneumatiques ne doivent recevoir aucun traitement quel qu'il soit sur la surface externe ou interne. Voir article 23 du règlement sportif national.
- 12.6.** Une forme de retenue du pneu est recommandée sur les roues avant et arrière avec au minimum 3 fixations du côté extérieur.
- 12.7.** Il est recommandé que la fixation des roues comporte un système de sécurité (écrous goupillés ou autobloquants, circlips, etc.).
- 12.8.** La largeur hors tout qui est générée par les roues arrière ne doit pas être supérieur à 140 cm. Sauf en Minikart et KF3 (voir règlements spécifiques).

ARTICLE 13. TELEMETRIE.

- 13.1.** Il est interdit d'utiliser tout système de télémétrie.

ARTICLE 14. ACQUISITION DE DONNEES.

- 14.1.** Autorisée uniquement en KF1, FC et Open. Sous réserve que ce système, à mémoire ou non, puisse seulement permettre la lecture : du régime moteur, de deux indications de température, d'une vitesse roue, d'un accéléromètre X/Y et du temps au tour.
- 14.2.** Dans toutes les autres catégories, il est interdit d'utiliser tout système d'acquisition de données : calculateurs, sondes, palpeurs, faisceaux, etc., à l'exception de ceux gérant les 3 fonctions suivantes avec ou sans mémoires :
- 1°/ Un compte-tours.
 - 2°/ Un indicateur de température, équipé d'une seule sonde.
 - Sur les moteurs refroidis par air : système de prise de température autorisé sur la culasse, par une seule sonde et un seul afficheur,
 - Sur les moteurs refroidis par eau : système de prise de température autorisé sur le circuit d'eau, par une seule sonde et un seul afficheur.
 - 3°/ Un chronomètre.
- 14.3.** Dans toutes les catégories, dans le cas où un système de chronométrage embarqué à déclenchement magnétique est utilisé, la bande magnétique de déclenchement de ce système ne doit pas se situer à proximité de la boucle du chronométrage officiel. Seul le chronométrage officiel fait foi.

ARTICLE 15. PREPARATION INTERDITE.

Dans les catégories où la préparation est interdite, le moteur doit :

- 15.1.** Etre utilisé comme tel que fourni par le constructeur sous peine de sanctions disciplinaires.
- 15.2.** Les modifications sont strictement interdites.

- 15.3.** Toutes les pièces qui constituent le moteur (culasse, cylindre, piston, bielle, vilebrequin, carters) et ses accessoires (carburateur, allumage, pipe et pot d'échappement) devront être d'origine constructeur, non retouchées, identiques en forme, en nombre et en dimension à la nomenclature du constructeur pour le type de matériel considéré.
- 15.4.** Il est interdit de modifier les diagrammes, le volume de la chambre de combustion ou d'opérer des traitements de surface ou thermiques.
Toute modification de l'état de surface à l'intérieur du moteur, carburateur, système d'échappement, etc. par procédés de : sablage, microbillage, ébavurage électrolytique, ou autre, est formellement interdite.
- 15.5.** L'apport ou le retrait de matière est interdit.
- 15.6.** Le réalésage du cylindre est autorisé sans toutefois dépasser la cylindrée maximum, ou la cote du diamètre maximum, si celle-ci est précisée dans le règlement particulier de la catégorie : il est possible également de réparer les filetages défectueux par des filets rapportés permettant uniquement de retrouver les filetages aux dimensions d'origine.
- 15.7.** La réparation des portées de roulement de vilebrequin par chromage ou métallisation de la partie défectueuse est autorisée, dans le seul objectif de rétablir les dimensions d'origine de la pièce.

ARTICLE 16. PREPARATION AUTORISEE.

- 16.1.** Dans les catégories internationales et nationales (sauf Open), les pièces d'origine moteur doivent toujours être identifiables. Les modifications autorisées sont explicitement mentionnées pour chaque catégorie:

ARTICLE 17. ENREGISTREMENT DU MATERIEL.

- 17.1.** Une fiche technique sera remise en deux exemplaires minimum aux pilotes par l'organisateur. Les pilotes les rempliront sous leur responsabilité et remettront l'original aux commissaires techniques pendant les contrôles d'enregistrement du matériel. En cas de contestation ou de réclamation, seules les indications portées sur la fiche remise aux commissaires techniques seront prises en considération.
Un livret technique pourra également être utilisé.
L'enregistrement du matériel n'a pas valeur de conformité ou de contrôle technique.
- 17.2.** En général, il peut être enregistré au maximum un châssis et deux moteurs, de même marque ou non, (sauf règlement spécifique voir en particulier Grand Prix, Nationale, Cadet, Minime, Minikart...)
En général, le nombre de pneus sera 3 avant et 3 arrière slick et, dans les catégories autorisées, 3 avant et 3 arrière pluie (sauf règlement spécifique voir en particulier GP FFSA, Coupe de France., Championnat de France...)
Gestion de l'utilisation de ces pneus : libre.
- 17.3.** Carrosserie : voir article 4 du présent règlement.
- 17.4.** A partir de la 1ère séance des essais chronométrés ou après le départ de la 1re manche pour les épreuves sans essais chronométrés, il n'est plus possible de changer quelque matériel enregistré que ce soit.
Après l'enregistrement est interdit :
- le changement de conducteur sauf règlement particulier.
- l'échange du matériel entre pilotes.

ARTICLE 18. PLOMBAGE.

- 18.1** Dans les catégories concernées et dans toutes les manifestations, les moteurs seront plombés pour toute la durée de l'épreuve (sauf en KF1, FC, Open, Championnat de France et Coupe de France. Lors de l'enregistrement du matériel, il sera effectué un plombage du matériel à l'aide d'au moins un plomb officiel. Le plombage doit être présent et intact sur la grille de départ, tout plomb

cassé ou perdu entraînera l'exclusion de la manifestation. A l'arrivée, le contrôle du plombage relève de la seule responsabilité du pilote.

En cas de bris survenu après le départ, le pilote doit le signaler aux commissaires techniques qui remplaceront le plomb manquant ou défectueux uniquement dans ce cas et à condition que le matériel n'ait pas quitté le parc d'assistance ou le parc fermé. Il est interdit de mettre un matériau quelconque autour des fils et du plomb sous peine d'exclusion de la manifestation. De même, sur les scellés plastiques, il est interdit d'appliquer une substance quelconque pouvant détériorer le mécanisme. En conséquence et en particulier, des solvants de nettoyage, essence, huile etc... ne doivent pas être mis en contact avec ce type de scellé. De par sa seule présence sur un moteur, ou sur un châssis, tout dispositif ou artifice permettant ou facilitant un démontage, ou la séparation, d'une manière frauduleuse, d'un ou plusieurs éléments protégés par des scellés officiels sera passible de sanctions sportives. Dans le cas où des scellés officiels portant un numéro d'identification auront été apposés par les commissaires techniques sur un matériel, seul le numéro de ces scellés fera foi en cas de litige. Sur la feuille d'enregistrement du matériel de chaque concurrent devra obligatoirement figurer le numéro de chaque scellé correspondant au moteur, châssis et échappement, et ce sous la responsabilité du pilote qui devra en vérifier l'exactitude.

ARTICLE 19. PARC D'ASSISTANCE - PARC FERME - CONTROLE TECHNIQUE.

- 19.1.** Le parc d'assistance, le parc fermé et le contrôle technique sont soumis aux dispositions de l'article 35 du règlement sportif national et du règlement particulier de l'épreuve.
- 19.2.** Les pilotes sont tenus de se soumettre aux vérifications techniques sous peine d'exclusion de l'épreuve.
- 19.3.** Les duromètres ou tout appareil de mesure de dureté des pneumatiques sont interdits dans les parc d'assistances et parc fermés.

ARTICLE 20. CONFORMITE DU MATERIEL.

- 20.1.** Tout pilote doit se présenter au départ d'un entraînement, d'un essai ou d'une compétition en conformité avec le présent règlement.
- 20.2.** Il appartient au pilote à tout moment et lors d'un contrôle technique d'apporter la preuve de la conformité de son matériel. Il lui appartient de présenter les fiches d'homologation ou d'enregistrement FFSA ou CIK/FIA comme par exemple, et en rapport avec la catégorie: châssis, carrosseries, moteurs, carburateurs, freins, allumages, échappements, embrayages.
- 20.3.** Organes de sécurité : le rôle des Commissaires Techniques s'arrête aux défauts apparents, il s'agit d'un contrôle visuel sans obligation de résultat, le pilote et les professionnels revendeurs ou réparateurs demeurent responsables de la conformité et du bon fonctionnement du matériel.

ARTICLE 21. MODIFICATIONS AUTORISEES.

- 21.1.** La commande de boîte de vitesses à câbles sans moyen d'assistance est tolérée.
- 21.2.** Sous réserve de répondre au règlement spécifique carburateur de la catégorie, l'adaptation d'un dispositif exclusivement mécanique ou d'une rondelle pour le réglage d'une ou des vis du carburateur est autorisée.
- 21.3.** Ecran de radiateur. A l'exception de la catégorie Nationale ou aucun système d'écran n'est admis, dans toutes les autres catégories à refroidissement par eau les écrans sont autorisés, mécaniques ou par adhésif sous réserve de ne pas être retiré kart roulant sur la piste. A cette fin chaque ruban adhésif fera le tour complet du radiateur et les extrémités seront jointes et superposées sur au moins 20 mm.

ARTICLE 22. APPLICATION DU REGLEMENT.

- 22.1.** Les commissaires techniques contrôleront les matériels et établiront un “rapport”, en cas de constat d’infraction au règlement technique en vigueur.
- 22.2.** En cas de difficultés d’application du règlement, il convient de se référer aux dispositions des règlements de la CIK/FIA.
- 22.3.** Toutefois, en cas de changement de la réglementation internationale, le présent règlement fera foi dans les catégories internationales pour toutes les courses nationales tant que la commission nationale n’aura pas adopté les nouvelles mesures internationales, ni n’aura pas publié sa décision dans la revue fédérale.
- 22.4.** La FFSA se réserve le droit de modifier des paramètres du règlement technique si cela s’avère nécessaire pour des raisons de sécurité, de cohérence avec la catégorie ou de différenciation de performance entre les catégories.

TITRE 3 - CATÉGORIES

A - CATÉGORIES NATIONALES.

MINI-KART ENTRAÎNEMENT

Généralités.

Cette catégorie Mini-Kart est réservée exclusivement à l'entraînement, la compétition est exclue.
Préparation interdite. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée.

Article 1. Châssis.

Les châssis utilisés devront avoir :

Empattement : 900 +/- 5 mm.

Largeur minimum : deux tiers de l'empattement.

Longueur maximum : 1200 mm.

Longueur hors-tout maximum : 1500 mm.

Tube : diamètre 28 mm +/- 0,5 mm.

Arbre arrière : diamètre 25 mm plein en acier magnétique.

Frein : mécanique, disque plein et opérant sur l'arbre AR seulement.

Pare-chocs : idem minime.

Plancher : doit être plat et rigide allant de l'avant du châssis jusqu'au siège, sans que les pieds du pilote puissent glisser au-delà. S'il est perforé, les trous ne doivent pas avoir un diamètre excédant 10 mm.

Direction : la géométrie du train AV doit être non réglable.

Jantes : peuvent être en deux pièces embouties acier ou monobloc en aluminium, largeur maximum 115 mm AV, 150 mm AR.

Panneau frontal, caissons et carénage AV mini-kart obligatoires.

Protection des roues arrière homologuée FFSA pour une des marques de châssis Minikart de Compétition.

Le magnésium, le titane, le Kevlar ou la fibre de carbone sont interdits.

Article 2. Pneus.

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro.

Il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro.

Article 4. Moteur.

Comer type S 60 conforme à la fiche d'homologation FFSA, équipé avec démarreur à enrrouleur, embrayage centrifuge.

Cylindrée de 60 cm³.

Volume de chambre de combustion au minimum 6 cm³.

Cylindre chromé dur.

Article 5. Carburateur.

Carburateur Tillotson HL 326 A ou HL 166 B, diamètre maximum du venturi 16 mm, strictement d'origine.

Article 6. Échappement.

Pot d'origine Comer S 60 sans modification.

Article 7. Allumage.

Allumage d'origine Comer S 60.

Article 8. Transmission.

Par chaîne.

Article 9. Poids.

Kart complet avec pilote en tenue 85 kg minimum.

Généralités.

Préparation interdite. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée
Tous les éléments d'origine constitutifs du kart complet ne doivent subir aucune modification à l'exception des deux éléments suivants : le siège, en fibre de verre, devra être adapté à la taille du pilote et le modèle de volant sera conforme aux prescriptions générales.

Le cadre est d'un dessin FFSA unique pour tout constructeur.

Toutes les pièces constituant le kart figure sur la fiche d'homologation FFSA

Le châssis est composé d'accessoires propres à chaque constructeur mais décrit très précisément dans la fiche d'homologation de chaque châssis (dessins cotés et photos de toutes les pièces.

Le moteur est unique et décrit très précisément dans la fiche d'homologation moteur (dessins cotés et photos).

Le rapport est unique quel que soit le circuit.

Le type de pneus est unique.

Les voies avant et arrière sont uniques pour tous les châssis.

Article 1. Châssis.

Châssis homologués FFSA Minikart de Compétition (voir liste N° 5)

Largeur hors tout à l'axe des roues avant : 1025 mm. (Tolérance de contrôle +/- 5 mm)

Largeur hors tout à l'axe des roues arrière : 1130 mm. (Tolérance de contrôle +/- 2 mm)

Protection des roues arrière homologuée FFSA pour la Marque du châssis.

Article 2. Pneus.

Pneus Homologués FFSA Minikart (voir annexe).

Article 3. Porte-numéro.

Il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur verte.

Article 4. Moteur.

Moteur 4 temps Homologué FFSA Minikart de Compétition

Plombage obligatoire de l'ensemble des vis suivantes : une carter sous lanceur, une couvre culasse et une cuve du carburateur.

Le concurrent devra présenter son moteur avec les vis en référence, percées.

A tout moment de l'épreuve la quantité d'huile de lubrification dans le moteur ne doit pas être inférieure à 0,5 litre (Tolérance de mesure : 0,1 litre).

Article 5. Carburateur.

Carburateur du moteur 4 temps Homologué FFSA Minikart de Compétition

Article 6. Échappement.

Echappement du moteur 4 temps Homologué FFSA Minikart de Compétition

Article 7. Allumage.

Allumage du moteur 4 temps Homologué FFSA Minikart de Compétition

Coupure de l'allumage.

Le système de coupure de l'allumage est obligatoire.

Ce système doit interdire la mise en route du moteur si le pilote n'est pas en position de conduite et couper l'allumage en cas d'éjection du pilote.

A cette fin, la clé de cet accessoire devra être fixée à la ceinture du pilote par une courte cordelette.

La longueur de la cordelette sera telle que la coupure du moteur s'effectuera dès que le pilote est debout à l'aplomb du ponton le plus proche du contacteur.

La manœuvre de cette cordelette sera le seul geste mettant en fonction le système.

Ce système devra être maintenu en parfait état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve et faire l'objet de vérifications rigoureuses.

Article 8. Transmission.

Rapport unique : $16 \times 68 = 0,235$.

Article 9. Poids.

Kart complet avec pilote en tenue : 95 kg minimum

Généralités.

Préparation interdite. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée

Article 1. Châssis.

Les châssis agréés à partir de janvier 2000 et extensions 2003 et agréés 2005. Voir liste N°2. Ils doivent obligatoirement être équipés d'étriers de frein à plaquettes engagées, ainsi que d'une pédale de frein s'articulant sur une pièce en forme de chape.

Disque de frein en fonte ou acier magnétique, plein, percé transversalement et/ou rainuré.

Le plancher doit être métallique, en matière plastique ou polyester, toute autre matière composite sera interdite. Le siège doit être uniquement en fibre de verre.

Les châssis doivent porter obligatoirement une plaque d'identification soudée à la traverse arrière du cadre, les indications portées doivent être conformes au standard d'homologation FFSA.

Hauteur des pare chocs avant : voir Titre 2 article 5.

Carrosserie : normes FFSA (voir tableau).

Protection des roues arrière homologuée FFSA pour la Marque du châssis.

Fusées : fusées définies par le constructeur et homologuées par la FFSA sans aucune modification permise doit être monté sur le châssis considéré à l'exception de tout autre.

Moyeux : les moyeux avant sont interdits sur tous les châssis même s'ils sont montés à l'origine par le constructeur.

Roues avant : un seul type de roues avant défini par le constructeur et déposé à la FFSA sans aucune modification permise doit être monté sur le châssis considéré à l'exception de tout autre.

Raidisseurs de siège : le siège sera fixé en quatre points, les raidisseurs de siège sont interdits sur tous les châssis même s'ils sont montés à l'origine par le constructeur.

Article 2. Pneus.

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro.

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur bleue.

Article 4. Moteur.

Constructeur I.A.M.E., type : PARILLA, Version : PUMA 85 cm³, exclusivement d'origine. Ce moteur doit rester conforme à sa fiche d'homologation déposée à la FFSA livrée avec chaque moteur et au catalogue des pièces d'origine déposé à la FFSA.

En particulier :

La présence de la plaque antivibratoire entre la platine et le moteur, ainsi que du support additionnel de démarreur, est obligatoire.

L'empilage de joints n'est pas autorisé. Il n'est autorisé qu'un seul joint d'embase de 4/10 (code EBP 85045).

Méthode de mesure du volume de chambre de combustion : suivant « Méthode A » du règlement technique (8 cm³ minimum).

Alésage maximum conforme à la fiche moteur déposée à la FFSA.

Méthode de mesure des diagrammes : Voir section 2-Mesures et contrôles du règlement technique.

Pour permettre le plombage du moteur, un trou de diamètre 4 mm, légèrement chanfreiné de chaque côté, sera percé dans une ailette de la culasse et un autre en vis à vis dans un écrou de fixation de la culasse.

Article 5. Carburateur.

TILLOTSON type : H.L. 334 A ou B (avec prise de dépression collée ou vissée), brut d'origine, sans aucune modification, diamètre du venturi 19,9 maximum, toutes cotes et pièces d'origine à l'exception de ce qui suit.

Il est permis d'alésier les orifices d'origine de passage du carburant afin d'en augmenter le diamètre sans en changer le nombre.

Le cône des vis de réglage est libre.

Les joints de la pompe sont libres ainsi que leur nombre.

Le ressort et le tarage du ressort sont libres.

L'épaisseur de la membrane est libre.

La fourchette d'origine pourra être ajustée.

Le pointeau est libre.

Silencieux d'aspiration : enregistrée CIK/FIA type Free-Line AL 22 PS, la bride de liaison caoutchouc doit rester celle d'origine livrée avec la boîte à air. L'adaptateur entre carburateur et silencieux d'aspiration sera vissé sur le carburateur, et devra être conforme en tous points à la fiche d'homologation moteur.

Article 6. Échappement.

Origine I.A.M.E. strictement conforme à la fiche d'homologation du moteur, doit être utilisé sans aucune modification. Le flexible de l'échappement peut être remplacé par un tube rigide. L'ADAC n'est pas obligatoire.

Article 7. Allumage.

Origine. Deux modèles : SELETTRA Power pack (2000) et SELETTRA Digital K (2008), aucune modification permise, doit être utilisé conforme à ses caractéristiques d'origine et à la fiche d'homologation du moteur et du catalogue des pièces d'origine déposé à la FFSA.

En particulier :

-Clavette de rotor non modifiée obligatoire.

-Boîtier électronique, alternateur : aucune modification permise.

Batterie.

- Marque libre.

- Batterie sèche.

- 12 V.

- Cosses mâles plates 6,3.

- Longueur 14 cm mini et 16 cm maxi.

- Largeur : 6 cm mini et 7 cm maxi.

- Hauteur 9 cm mini et 10 cm maxi.

- Poids : 2500 g mini.

- Se montant dans le support d'origine IAME.

Coupure de l'allumage.

Un système de coupure de l'allumage est obligatoire.

Ce système est libre sous réserve de respecter les points suivants :

Le circuit électrique doit rester d'origine.

Ce système doit interdire la mise en route du moteur si le pilote n'est pas en position de conduite et couper l'allumage en cas d'éjection du pilote.

A cette fin, la clé de cet accessoire devra être fixée à la ceinture du pilote par une courte cordelette.

La longueur de la cordelette sera telle que la coupure du moteur s'effectuera dès que le pilote est debout à l'aplomb du ponton le plus proche du contacteur.

La manœuvre de cette cordelette sera le seul geste mettant en fonction le système.

Ce système devra être maintenu en parfait état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve et faire l'objet de vérifications rigoureuses.

Bougie : marque libre. Cotes et caractéristiques identiques à la bougie d'origine du moteur, montée avec son joint d'étanchéité d'origine en toute circonstance.

Bougie à une seule électrode de masse non annulaire, le culot de la bougie serrée sur la culasse ne devra pas dépasser le dôme de la chambre de combustion.

Article 8. Transmission.

Par chaîne. Le pignon moteur sera impérativement un 10 dents. Le rapport final le plus court autorisé sera : $10 \times 71 = 0,141$ sur tous les circuits (y compris en Championnat de France)

Il est autorisé de pratiquer une ouverture dans le couvercle côté embrayage par fraisage dans le respect du dessin joint à la fiche d'homologation du moteur.

Embrayage : Toutes les pièces doivent être conformes à la fiche d'homologation.

Le groupe d'embrayage doit être d'origine "IAME", sans aucune retouche, conforme en tous points à la fiche d'homologation (aucune modification tolérée), composé uniquement et obligatoirement de tous les éléments originaux (marquage "IAME", dimensions et tolérances suivant fiche technique).

Article 9. Poids.

Kart complet plus pilote en tenue : 120 kg minimum.

Généralités.

Préparation interdite. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée

Article 1. Châssis.

2°/ Les châssis agréés à partir de janvier 2000 et extensions 2003 et agréés 2005. Voir liste N°2. Ils doivent obligatoirement être équipés d'étriers de frein à plaquettes encagées, ainsi que d'une pédale de frein s'articulant sur une pièce en forme de chape.

Disque de frein en fonte ou acier magnétique, plein, percé transversalement et/ou rainuré.

Le plancher doit être métallique, en matière plastique ou polyester, toute autre matière composite sera interdite. Le siège doit être uniquement en fibre de verre.

Les châssis doivent porter obligatoirement une plaque d'identification soudée à la traverse arrière du cadre, les indications portées doivent être conformes au standard d'homologation FFSA.

Hauteur des pare-chocs avant : voir Titre 2 article 5.

Carrosserie Normes FFSA (voir tableau).

Protection des roues arrière homologuée FFSA pour la Marque du châssis.

Fusées : fusées définies par le constructeur homologuées par la FFSA sans aucune modification permise doit être monté sur le châssis considéré à l'exception de tout autre.

Moyeux : les moyeux avant sont interdits sur tous les châssis même s'ils sont montés à l'origine par le constructeur.

Roues avant : un seul type de roues avant défini par le constructeur et déposé à la FFSA sans aucune modification permise doit être monté sur le châssis considéré à l'exception de tout autre.

Raidisseurs de siège : le siège sera fixé en quatre points, les raidisseurs de siège sont interdits sur tous les châssis même s'ils sont montés à l'origine par le constructeur.

Article 2. Pneus.

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro.

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur orange.

Article 4. Moteur.

Constructeur I.A.M.E., type : PARILLA, Version : PUMA 100 cm³, exclusivement d'origine. Ce moteur doit rester conforme à sa fiche d'homologation déposée à la FFSA et livrée avec chaque moteur et au catalogue des pièces d'origine déposé à la FFSA.

En particulier :

La présence de la plaque antivibratoire entre la platine et le moteur, ainsi que du support additionnel de démarreur, est obligatoire.

L'empilage de joints n'est pas autorisé. Il n'est autorisé qu'un seul joint d'embase de 4/10 (code EBP 85045).

Méthode de mesure du volume de chambre de combustion : suivant « Méthode A » du règlement technique (8,7 cm³ minimum).

Piston d'origine IAME (Asso/Vertex).

Alésage maximum conforme à la fiche moteur déposée à la FFSA.

Méthode de mesure des diagrammes : Voir section 2-Mesures et contrôle du règlement technique.

Pour permettre le plombage du moteur, un trou de diamètre 4 mm, légèrement chanfreiné de chaque côté, sera percé dans une ailette de la culasse et un autre en vis à vis dans un écrou de fixation de la culasse.

Article 5. Carburateur.

TILLOTSON type : IAME 23 mm brut d'origine, sans aucune modification tolérée, diamètre du venturi 23 mm maximum, toutes cotes et pièces d'origine à l'exception de ce qui suit.

Il est permis d'aléser les orifices d'origine de passage du carburant afin d'en augmenter le diamètre sans en changer le nombre.

Le cône des vis de réglage est libre.

Les joints de la pompe sont libres ainsi que leur nombre.

Le ressort et le tarage du ressort sont libres.

L'épaisseur de la membrane est libre.

La fourchette d'origine pourra être ajustée.

Le pointeau est libre.

Silencieux d'aspiration : enregistré CIK/FIA type Free-Line AL 22 PS la bride de liaison caoutchouc doit rester celle d'origine livrée avec la boîte à air L'adaptateur entre carburateur et silencieux d'aspiration sera vissé sur le carburateur, et devra être conforme en tous points à la fiche d'homologation moteur

Article 6. Échappement.

Origine I.A.M.E. strictement conforme à la fiche d'homologation du moteur, doit être utilisé sans aucune modification. Le flexible de l'échappement peut être remplacé par un tube rigide. L'ADAC n'est pas obligatoire.

Article 7. Allumage.

Origine. Deux modèles : SELETTA Power pack (2000) et SELETTA Digital K (2008), aucune modification permise, doit être utilisé conforme à ses caractéristiques d'origine et à la fiche d'homologation du moteur et au catalogue des pièces d'origine déposé à la FFSA.

En particulier :

- Clavette de rotor non modifiée obligatoire.
- Boîtier électronique, alternateur : aucune modification permise.

Batterie.

- Marque libre.
- Batterie sèche.
- 12 V.
- Cosses mâles plates 6,3.
- Longueur 14 cm mini et 16 cm maxi.
- Largeur : 6 cm mini et 7 cm maxi.
- Hauteur 9 cm mini et 10 cm maxi.
- Poids : 2500 gr mini.
- Se montant dans le support d'origine IAME.

Coupeure de l'allumage.

Un système de coupeure de l'allumage est obligatoire.

Ce système est libre sous réserve de respecter les points suivants :

Le circuit électrique doit rester d'origine.

Ce système doit interdire la mise en route du moteur si le pilote n'est pas en position de conduite et couper l'allumage en cas d'éjection du pilote.

A cette fin, la clé de cet accessoire devra être fixée à la ceinture du pilote par une courte cordelette La longueur de la cordelette sera telle que la coupeure du moteur s'effectuera dès que le pilote est debout à l'aplomb du ponton le plus proche du contacteur.

La manœuvre de cette cordelette sera le seul geste mettant en fonction le système.

Ce système devra être maintenu en parfait état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve et faire l'objet de vérifications rigoureuses

Bougie : marque libre. Cotes et caractéristiques identiques à la bougie d'origine du moteur, montée avec son joint d'étanchéité d'origine en toute circonstance.

Bougie à une seule électrode de masse non annulaire, le culot de la bougie serrée sur la culasse ne devra pas dépasser le dôme de la chambre de combustion.

Article 8. Transmission.

Par chaîne. Le pignon moteur sera impérativement un 10 dents. Le rapport final le plus court autorisé sera : $10 \times 75 = 0,133$ sur tous les circuits (y compris en Championnat de France)

Il est autorisé de pratiquer une ouverture dans le couvercle coté embrayage par fraisage dans le respect du dessin joint à la fiche d'homologation du moteur.

Embrayage : Toutes les pièces doivent être conformes à la fiche d'homologation.

Le groupe d'embrayage doit être d'origine "IAME", sans aucune retouche, conforme en tous points à la fiche d'homologation (aucune modification tolérée), composé uniquement et obligatoirement de tous les éléments originaux (marquage "IAME", dimensions et tolérances suivant fiche technique).

Article 9. Poids.

Kart complet plus pilote en tenue : 130 kg minimum.

NATIONALE (A) et (B)

Généralités.

Préparation interdite. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée

Article 1. Châssis

1.1/ Sont admis de manière restrictive en Nationale Classement (A) :

1°/ Les châssis agréés 2000 Minime/Cadet et extensions 2003 à l'exception des agréés 2005 et uniquement dans leur configuration d'agrément Minime/Cadet, sans aucune modification tolérée (voir liste N°2) Ces châssis ne seront pas admis dans l'épreuve de la Coupe de France **Nationale Classement (A)**.

1.2/ Sont admis sans restriction en Nationale Classement (A):

Les châssis et freins agréés 2001 en Promo. Voir liste N°4 (Seule l'utilisation de ces châssis définis dans cet article 1.2 permettra de marquer des points dans les épreuves de sélection pour la Coupe de France Nationale **Classement (A)**.

Seuls ces châssis seront admis dans l'épreuve de la Coupe de France Nationale **Classement (A)**.

Le cadre et le frein devront correspondre en tous points, aux cotes et éléments mentionnés sur le plan de fabrication agréée par la FFSA.

Les châssis doivent porter obligatoirement une plaque d'identification soudée ou gravée comportant le numéro d'identification en référence à la liste N°4.

- Angles de chasse et carrossage : Réglables uniquement par excentriques.

- Frein : Uniquement sur l'arbre AR.

Type mécanique simple ou double effet.

Disque de frein en fonte ou acier magnétique, plein, percé transversalement et/ou rainuré

- Pédale de frein : Articulation sur le cadre constitué de 2 points fixes, à l'intérieur desquels la pédale pivote, sur un axe de 8 mm minimum (système de chape.).

- Arbre arrière : en acier magnétique, plein, de diamètre 25 mm +/- 0.2, monté obligatoirement-sur 3 paliers à billes (Tout système raidisseur d'arbre est strictement interdit).

- Le plancher : doit être en alliage léger d'aluminium, épaisseur 15/10 minimum.

- Le siège : doit être uniquement en fibres de verre avec ou sans rembourrage

-Tous les accessoires devront être conformes aux normes CIK et Règlements particuliers de la Fédération, en cours de validité pour la catégorie concernée.

- Carrosserie : voir Titre 2 article 4

- Pare-chocs : voir Titre 2 article 5.

- **Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.**

1.3/ Sont admis sans restriction en Nationale Classement (B):

Châssis normes CIK/FIA: actuelles, 2003, 2002 et antérieures.

Freins: voir Titre 2 article 1. Freins avant interdits. Frein mécanique autorisé.

Carrosserie: voir Titre 2 article 4

Pare-chocs: voir Titre 2 article 5.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

Article 2. Pneus.

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro.

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur verte.

Article 4. Moteur.

ROTAX J125 MAX FFSA et ses accessoires exclusivement d'origine. Ce moteur doit rester conforme à sa fiche d'homologation déposée à la FFSA livrée avec chaque moteur et au catalogue des pièces d'origine déposé à la FFSA.

Article 5. Carburateur.

DELL'ORTO type : VHSB 34 brut d'origine, sans aucune modification tolérée, toutes cotes et pièces d'origine à l'exception de ce qui suit.

Le gicleur principal peut être changé.

La hauteur de l'aiguille peut être ajustée en utilisant les crans d'origine.

Boîte à air et filtre strictement d'origine.

Article 6. Échappement.

Strictement d'origine.

Article 7. Allumage.

Strictement d'origine.

Batterie.

- Marque libre.

- Batterie sèche.

- 12 V.

- Cosses mâles plates 6,3.

- Longueur 14 cm mini et 16 cm maxi.

- Largeur : 6 cm mini et 7 cm maxi.

- Hauteur 9 cm mini et 10 cm maxi.

- Poids : 2500 g mini.

- Se montant dans le support d'origine.

Bougie : DENSO Iridium IW (indice libre), montée avec son joint d'étanchéité d'origine en toute circonstance.

L'interrupteur pour l'arrêt du moteur est obligatoire.

Il doit être situé de telle façon que le pilote assis en position normale de conduite puisse l'actionner.

Article 8. Transmission.

Par chaîne.

Embrayage : Toutes les pièces seront d'origine et conforme à la fiche d'homologation.

Article 9. Poids.

Kart complet plus pilote en tenue.

Nationale (A) : 150 kg minimum.

Nationale (B) : 150 kg minimum.

KZ125

Généralités.

Préparation réglementée. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée

Article 1. Châssis.

Châssis normes CIK/FIA: **actuelles**, 2003, 2002 et antérieures.

Carrosserie: voir Titre 2 article 4

Pare-chocs: voir Titre 2 article 5.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

Article 2. Pneus.

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro.

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur rouge.

Article 4. Moteur.

1°/: Moteurs 125 cm³ monocylindre à boîte de vitesses à refroidissement à air exclusivement, homologués par la FFSA.

Admission dans le cylindre : par clapets ou par clapets et jupe de piston ou par jupe de piston.

L'apport de matière est interdit. Le retrait est interdit sur toutes les pièces en mouvement, sauf piston et clapets.

Boîte à clapets d'origine constructeur et du type du moteur, nombre et épaisseur des clapets libres.

Volume de la chambre de combustion: 13,5 cm³ minimum mesuré: suivant « Méthode A » du règlement technique.

Cylindre d'origine du constructeur et du type du moteur, nombre de transferts suivant la fiche d'homologation.

Carter : nom du constructeur identifiable.

Tout système d'injection est interdit.

Boîte de vitesses : 3 rapports minimum et 6 maximum.

Systèmes modifiant la section de la lumière d'admission ou du régime moteur interdits.

2°/: Moteurs homologués CIK/FIA en I.C.C. 1998 / 2001 / 2004.

Les Extensions d'Homologation 2007 et suivantes sont interdites (sauf les errata).

Les Homologations 2007 (KZ1/KZ2) sont interdites.

Règlement ICC 2006.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et identifiable aux photos, dessins et grandeurs physique décrites sur la fiche d'homologation.

Modifications autorisées :

Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf (en particulier):

a) A l'intérieur du moteur :

- la course,

- l'alésage (en dehors des limites maximum),

- l'entre axe de bielle,

- nombre de canaux de transfert et lumière d'admission dans le cylindre et le carter.

- nombre de lumière et canaux d'échappement.

Il est interdit de créer de nouveaux canaux d'échappement ou de nouvelles lumières.

- Restriction prévue selon ce règlement spécifique.

b) A l'extérieur du moteur :

- le nombre de carburateur et leur diamètre,

- les caractéristiques extérieures du moteur monté.

Toute modification, toute addition ou fixation de matériau ou de pièces est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent règlement. Du matériau retiré ne pourra pas être réutilisé.

Il est autorisé de réparer le filetage de l'emplacement de la bougie par un héli-coil.

Cylindrée maximum : 125 cm³.

Monocylindre refroidi par eau exclusivement, par un seul circuit.

Admission par clapets.

Boîte à clapets (dimensions et dessin) conforme à la fiche d'homologation. Couvercle de la boîte à clapet : libre.

Volume nominal de la chambre de combustion: minimum 11 cm³ mesuré selon la « Méthode B » règlement technique.

Angle d'ouverture total d'échappement 199° maximum (article 1.1.6).

Boîte de vitesses homologuée CIK/FIA, (y compris le couple primaire) 3 rapports mini, 6 rapports maximum (article 1.1.6).

Contrôle des rapports avec disque gradué (diamètre 200 mm) ou avec appareil à affichage digital commandé par codeur.

Article 5. Carburateur.

Deux types de carburateurs sont admis

1° / Dell'Orto: type PHBE.30

2° / Dell'Orto : type VHSH 30

Carburateurs en aluminium, avec diffuseur «venturi » d'un diamètre maximum de 30 mm rond.

Ces carburateurs doivent rester strictement d'origine Les seuls réglages autorisés sont ceux de: le boisseau/la guillotine, l'aiguille, les flotteurs, 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 (pièce n°26 du dessin technique CIK/FIA n°7 peuvent être supprimés; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.

Article 6. Échappement.

Marque et dimensions libres. Voir dispositions générales.

Article 7. Allumage.

-Moteur à refroidissement par air :

Motoplat sans avance variable référence 9600903-1, 9600935-1, 0619029 ou PVL référence : 105458 Il est permis d'ajouter une masse sur le rotor d'allumage, fixée par deux vis minimum, sans modification du rotor homologué.

-Moteur à refroidissement par eau

Homologué CIK/FIA. Il est permis d'ajouter une masse sur le rotor d'allumage, fixée par deux vis minimum, sans modification du rotor homologué.

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

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

Article 8. Transmission.

Libre.

Article 9. Poids.

Kart complet plus pilote en tenue : 175 kg minimum.

Gentleman 180 kg.

Article 10. Récupérateur.

Un récupérateur d'huile **de boîte de vitesses**, d'une contenance de 1/3 litre minimum, doit être fixé solidement à l'arrière du châssis.

FORMULE C (FC)

Généralités.

Préparation réglementée. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée

Article 1. Châssis.

Châssis normes CIK/FIA: **actuelles**, 2003, 2002 et antérieures.

Carrosserie: voir Titre 2 article 4

Pare-chocs: voir Titre 2 article 5.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

Article 2. Pneus.

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro.

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur verte.

Article 4. Moteurs.

1°/ Moteur enregistré CIK/FIA avant mars 2000

Admission par valve rotative ou par clapets.

Cylindrée maximum 125 cm³.
Monocylindre refroidi par air ou par eau exclusivement et par un seul circuit.
Boîte de vitesses - 3 rapports mini - 6 rapports maximum.

2°/ Moteur homologué par la CIK/FIA en ICC.
Admission par clapets.
Cylindrée maximum 125 cm³.
Monocylindre refroidissement par eau, par un seul circuit.
Volume de chambre de combustion : libre.
Boîte à clapets : libre.
Boîte de vitesses : homologuée par la CIK/FIA suivant fiche d'homologation, contrôle suivant la méthode (article 1.1.6).

Tout système quelconque de turbo et/ou de suralimentation est interdit. Tout système de power-valve est interdit.

Commande de boîte de vitesses sans système d'assistance.

Article 5. Carburateur.

1 carburateur, libre, diamètre maximum du diffuseur (Venturi) : 38,1 mm cylindrique
Tout système d'injection et/ou de pulvérisation de produit autre que le carburant est interdit.

Article 6. Échappement.

Marque et dimensions libres. Voir dispositions générales.

Article 7. Allumage.

Conforme au règlement CIK/FIA sans dispositif d'avance ou de retard variable.

Article 8. Transmission.

Libre.

Article 9. Poids.

Kart complet plus pilote en tenue : 175 kg minimum

Article 10. Récupérateur.

Un récupérateur d'huile **de boîte de vitesses**, d'une contenance de 1/3 litre minimum doit être fixé solidement à l'arrière du châssis.

OPEN

Généralités.

Préparation réglementée. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée

Article 1. Châssis.

Châssis normes CIK/FIA : **actuelles**, 2003, 2002 et antérieures.

Carrosserie voir Titre 2 article 4.

Pare-chocs : voir Titre 2 article 5.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

Article 2. Pneus.

A/ Homologués CIK/FIA « Médium » ou « Hard ». Homologués « Soft » interdits.

B/ Pneus d'une Coupe de Marque.

Note : la Marque et le type sont moulés d'origine sur le flanc du pneu.

Le panachage sur le châssis de type et de marque est interdit.

Pluies : Marques et types libres homologués CIK/FIA.

Article 3. Porte-numéro.

Voir dispositions générales.

Article 4. Moteurs.

1°/ Moteur libre, atmosphérique, 2 temps, monocylindre, cylindrée maximum 125 cm³
2°/ Moteur libre, atmosphérique, 4 temps deux cylindres maximum, quatre soupapes maximum, cylindrée maximum 250 cm³.

Article 5. Alimentation

Carburateur libre. Injection libre. Suralimentation interdite.

Article 6. Échappement.

Marque et dimensions libres. Voir dispositions générales.

Article 7. Allumage.

Libre.

Article 8. Transmission.

Avec ou sans boîte de vitesses.

Avec ou sans embrayage.

Finale libre. Idem dispositions générales.

Article 9. Poids.

Kart complet plus pilote en tenue : 155 kg minimum.

Article 10. Récupérateur.

Un récupérateur d'huile est obligatoire sur les événements des boîtes de vitesses et des moteurs 4 temps.

B - CATÉGORIES INTERNATIONALES C.I.K./ F.I.A.**Généralités.**

Préparation réglementée. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée

Le règlement technique CIK/FIA des catégories KF3, KF2, KF1 et KZ2 est applicable.

Ci-dessous : rappel des principales caractéristiques de la réglementation CIK/FIA pour ces catégories.

KF3**Article 1. Châssis.**

Toute épreuve sauf Championnat de France:

1°/ Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 au 1/1/97 et au 1/1/2000.

Carrosserie homologuée CIK/FIA suivant la réglementation 2002.

Pare-chocs: voir Titre 2 article 5

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

2°/ Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 à partir du 1/1/2003.

Carrosseries/Fixations/Pare-chocs avant/Freins: homologués CIK/FIA 2003 et 2006.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

Championnat de France.(Grand Prix)

Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 en cours de validité.

Carrosseries/Fixations/Pare-chocs/Freins: homologués CIK/FIA 2003 et 2006.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

Largeur hors tout 136 cm maximum.

Article 2. Pneus.

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro.

Voir dispositions générales.

Article 4. Moteur.

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 règlement CIK.

Moteur homologué en KF4, avec les modifications suivantes :

Power valve interdite : remplacée par l'obturateur fixe, homologué.

Angle d'échappement limité à 170° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon méthode décrite à l'article 1.1.6. du règlement technique.

Régime de rotation limité à 14 000 tr/mn.

Volume nominal de la chambre de combustion minimum de 12 cm³, mesuré selon la « Méthode B » du règlement technique.

Radiateur homologué.

Article 5. Carburateur.

Carburateur de diamètre 20 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué.

Article 6. Échappement.

Echappement monotype spécifique (dimensions et volume selon dessin n° 19-1) homologué.

Article 7. Allumage.

Allumage homologué avec limiteur spécifique à 14 000 tr/mn.

Batterie. Sèche (sans maintenance) obligatoire utilisée seulement pour le démarreur.

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

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

Dimension du puits fileté de bougie du moteur homologué— longueur:18,5 mm; pas: M 14 x 1,25.

Article 8. Transmission.

Libre.

Embrayage.

Embrayage homologué à sec,

Diamètre extérieur des masses d'expansion : 80 mm minimum

Poids minimum : 800 gr (embrayage complet avec couronne de démarreur et pignon moteur

L'embrayage du moteur doit s'opérer à 5 000 tr/mn maximum et provoquer l'avancement du kart, Pilote à bord ; il doit être en prise directe à 6500 t/mn maximum en toutes conditions.

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

Article 9. Poids.

Kart complet plus pilote en tenue : 145 kg minimum.

Poids minimum du kart (sans carburant) : 75 kg.

KF2

Article 1. Châssis.

Toute épreuve sauf Championnat de France:

1°/Châssis homologués_CIK/FIA : voir Titre 2 article 4.

Carrosserie aux normes CIK/FIA ou homologuée CIK/FIA. voir Titre 2 article 5

Pare-chocs : voir Titre 2 article 5.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

2°/ Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 au 1/1/97 et au 1/1/2000.

Carrosserie homologuée CIK/FIA suivant la réglementation 2002.

Pare-chocs : voir Titre 2 article 5

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

3°/ Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 à partir du 1/1/2003.

Carrosseries/Fixations/Pare-chocs/Freins : homologués CIK/FIA 2003 et 2006.

En conformité avec les articles 5 à 7 de l'annuaire CIK/FIA 2006.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

Championnat de France.(Grand Prix)

Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 en cours de validité.

Carrosseries/Fixations/Pare-chocs/Freins: homologués CIK/FIA 2003et 2006.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

Article 2. Pneus.

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro.

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur blanche.

Article 4. Moteurs.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours conserver leur construction d'origine et être conformes et identifiables aux photos, dessins et grandeur 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 et le règlement CIK.

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

Moteur homologué en KF4, avec les modifications suivantes :

Power valve homologuée autorisée. Le fonctionnement mécanique de la power-valve est libre, pour autant que toutes les pièces du dessin exposé figurant sur la Fiche d'Homologation soient utilisées et qu'aucune autre pièce n'y soit ajoutée.

Régime de rotation limité à 15 000 tr/mn.

Volume nominal de la chambre de combustion minimum de 9 cm³, mesuré selon la « Méthode B » du règlement technique.

Radiateur(s) libre(s).

Article 5. Carburateur.

Carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué, devant rester strictement d'origine et devant être conforme à l'outillage déposé par le constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.

Article 6. Échappement.

Homologué avec le moteur.

Article 7. Allumage.

Allumage homologué avec limiteur spécifique à 15 000 tr/mn.

Batterie. Sèche (sans maintenance) obligatoire utilisée seulement pour le démarreur.

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

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

Dimension du puits fileté de bougie du moteur homologué – longueur:18,5 mm; pas: M 14 x 1,25.

Article 8. Transmission.

Libre.

Embrayage.

Embrayage homologué à sec,

Diamètre extérieur des masses d'expansion : 80 mm minimum

Poids minimum : 800 gr (embrayage complet avec couronne de démarreur et pignon moteur

L'embrayage du moteur doit s'opérer à 5 000 tr/mn maximum et provoquer l'avancement du kart,

Pilote à bord ; il doit être en prise directe à 6500 t/mn maximum en toutes conditions.

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

Article 9. Poids.

Kart complet plus pilote en tenue : 158 kg minimum.

Poids minimum du kart (sans carburant) : 75 kg.

Article 1. Châssis.

Toute épreuve sauf Championnat de France:

1°/ Châssis normes CIK/FIA.2002 et antérieures.

Carrosserie aux normes CIK/FIA ou homologuée CIK/FIA. (voir Titre 2 article 4).

Pare-chocs : voir Titre 2 article 5.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

2°/ Châssis enregistré CIK/FIA groupe 1 au 1/1/97 et au 1/1/2000.

Carrosserie homologuée CIK/FIA suivant la réglementation 2002.

Pare-chocs : voir titre 2 article 5

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

3°/ Châssis norme CIK/FIA groupe 1 à partir du 1/1/2003.

Carrosseries/Fixations/Pare-chocs avant /Freins: normes CIK/FIA 2003 et 2006.

En conformité avec les articles 5 à 7 de l'annuaire CIK/FIA 2006.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

Championnat de France.(Grand Prix)

Châssis homologués CIK/FIA groupe 1 en cours de validité.

Carrosseries/Fixations/Pare-chocs/Freins: homologués CIK/FIA 2003et 2006.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

Article 2. Pneus.

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro.

Voir dispositions générales.

Article 4. Moteurs.

Règlement CIK/FIA

Article 5. Carburateur.

Règlement CIK/FIA

Article 6. Échappement.

Règlement CIK/FIA

Article 7. Allumage.

Règlement CIK/FIA

Article 8. Transmission.

Règlement CIK/FIA

Article 9. Poids.

Règlement CIK/FIA

Article 1. Châssis.

Toute épreuve sauf Championnat de France.

1°/Châssis homologués. CIK/FIA.

Carrosserie aux normes CIK/FIA ou homologuée CIK/FIA voir Titre 2 article 4.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

2°/ Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 au 1/1/97 et au 1/1/2000.

Carrosserie homologuée CIK/FIA suivant la réglementation 2002.

Pare-chocs : voir Titre 2 article 5

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

3°/ Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 au 1/1/2003 et au 1/1/2006.

Carrosseries/Fixations/Pare-chocs avant/Freins : homologués CIK/FIA 2003 et 2006.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

Championnat de France.(Grand Prix)

Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 en cours de validité.

Carrosseries/Fixations/Pare-chocs/Freins: homologués CIK/FIA 2003et 2006.

Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA.

Article 2. Pneus.

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro.

Voir dispositions générales.

Article 4. Moteurs.

Toute épreuve sauf Championnat de France.

Homologués CIK/FIA (1998, 2001, 2004 ICC et 2007 KZ2)

Championnat de France.(Grand Prix)

Homologués CIK/FIA 2004 ICC et 2007 KZ2).

Règlement KZ2.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et identifiable aux photos, dessins et grandeurs physique décrites sur la fiche d'homologation.

Modifications autorisées :

Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf (en particulier):

a) A l'intérieur du moteur :

- la course,

- l'alésage (en dehors des limites maximum),

- l'entre axe de bielle,

- nombre de canaux de transfert et lumière d'admission dans le cylindre et le carter.

- nombre de lumière et canaux d'échappement.

Il est interdit de créer de nouveaux canaux d'échappement ou de nouvelles lumières.

- Restriction prévue selon ce règlement spécifique.

b) A l'extérieur du moteur :

- le nombre de carburateur et leur diamètre,

- les caractéristiques extérieures du moteur monté.

Toute modification, toute addition ou fixation de matériau ou de pièces est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent règlement et du règlement CIK. Du matériau retiré ne pourra pas être réutilisé.

Il est autorisé de réparer le filetage de l'emplacement de la bougie par un héli-coil.

Cylindrée maximum : 125 cm³.

Monocylindre refroidi par eau exclusivement, par un seul circuit.

Admission par clapets.

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

Volume nominal de la chambre de combustion: 11 cm³ mesuré selon la « Méthode B » du règlement technique.

Angle d'ouverture total d'échappement 199° maximum (article 1.1.6).

Boîte de vitesses homologuée CIK/FIA (y compris le couple primaire) 3 rapports mini, 6 rapports maximum (article 1.1.7).

Contrôle des rapports avec disque gradué (diamètre 200 mm) ou avec appareil à affichage digital commandé par codeur.

Article 5. Carburateurs.

Toute épreuve sauf Championnat de France.

A / Dell'Orto: type PHBE.30

B / Dell'Orto : type VSHS 30

Championnat de France (Grand Prix)

Dell'Orto : type VSHS 30

Carburateurs en aluminium, avec diffuseur «venturi » d'un diamètre maximum de 30 mm rond.

Ces carburateurs doivent rester strictement d'origine.

Les seuls réglages autorisés sont ceux de: le boisseau/la guillotine, l'aiguille, les flotteurs, 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 (pièce n°26 du dessin technique CIK/FIA n°7 peuvent être supprimés; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.

Article 6. Échappement.

Homologué (voir complément à la fiche d'homologation).

Article 7. Allumage.

Homologué CIK/FIA.

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

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

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

Article 8. Transmission.

Libre.

Article 9. Poids.

Kart complet plus pilote en tenue 175 kg minimum.

Article 10. Récupérateur.

Un récupérateur d'huile **de boîte de vitesses**, d'une contenance de 1/3 litre minimum, doit être fixé solidement à l'arrière du châssis.

SUPERKART 250 (ICE ET FE).

Article 1. Châssis.

Normes CIK/FIA

Dimension hors tout : largeur : 140 cm

Longueur : 210 cm

Hauteur : 60 cm maximum par rapport au sol (exception baquet, voir 1)

Aucun élément du châssis ne devra être en titane.

L'arbre arrière doit avoir un diamètre Maximum de 40 mm, une épaisseur de paroi minimum en tout point de 2.5 mm et être en acier magnétique.

Aucune partie du châssis, y compris les ailerons et les plaques de terminaisons :

1/ ne sera plus haute que 60 cm par rapport au sol (à l'exception d'une structure conçue exclusivement comme appuie-tête devant faire partie intégrante du baquet, soit par moulage, soit par stratification à posteriori, sans renforts apparents et sans qu'un effet aérodynamique soit possible).

2/ ne dépassera le pare-chocs arrière (qui doit être en acier magnétique).

3/ ne dépassera latéralement l'extérieur des roues avant et arrière (roues avant non braquées)sauf, s'il s'agit d'une course par temps de pluie. (Voir esquisse dans le règlement technique).

4/ ne dépassera une largeur maximale de 140 cm.

5/ devra avoir un espace minimum de 25mm entre les pneus et toute partie de carrosserie.

6/ Empattement: minimum 106 cm et maximum 127 cm

7/ Longueur hors-tout : 210 cm maximum

La carrosserie, la bulle et l'aileron doivent être d'un matériau non métallique.

Dans le cas où une carrosserie complète et une bulle seraient utilisées, la bulle ne sera pas fixée à la carrosserie par plus de quatre attaches à déclenchement rapide, sans autre dispositif de fixation. Si la bulle est d'une structure séparée, sa largeur maximale sera de 50 cm et celle du cadre de fixation de 25 cm minimum.

Le point le plus haut de la bulle ne doit pas être situé au-dessus du plan horizontal passant par le haut du volant, ni à moins de 5 cm d'une partie quelconque du volant.

Vers le bas, la bulle devra se terminer symétriquement à au moins 15 cm de toute pédale dans sa position normale de repos, et devra exposer les pieds et les chevilles. Dans tous les cas, lorsque la bulle est retirée, aucune partie de la carrosserie ne couvrira une partie quelconque du pilote assis en position normale vue de dessus.

L'avant du nez de la carrosserie ne doit pas constituer un angle aigu, mais il doit avoir un rayon de 20 mm au minimum.

Le profilage avant doit être fait de manière à ce que le pare-chocs avant soit conforme au règlement et ne doit pas dépasser en largeur les roues avant non braquées.

1.2. Plancher

Le plancher sera d'une construction plane et devra présenter des bords arrondis.

23 cm en avant de l'essieu arrière, le plancher peut présenter un angle l'orientant vers le haut (extracteur). Si ce dernier présente une ou deux dérives latérales, celles-ci ne doivent pas dépasser le plan formé par la partie plane du plancher. Ni le plancher, ni toute autre partie de la carrosserie ne formera de quelque façon que ce soit une jupe. Il ne dépassera ni le pare-chocs avant, ni le pare-chocs arrière. Sa largeur ne dépassera pas les dimensions de la carrosserie, y compris les ailerons et les plaques de terminaison.

Il n'est pas permis de pratiquer des trous d'allègement dans le plancher.

1.2.1. Pares chocs.

Ce sont des protections obligatoires, avant, arrière et éventuellement latérales en cas d'utilisation de réservoir latéral. (Voir article : Réservoir).

Obligatoirement réalisés en acier magnétique.

-Pare chocs avant :

Hauteur par rapport au sol : 150 mm minimum. A monter parallèlement au-dessus de l'élément avant du châssis.

Le pare choc doit être constitué en un ou plusieurs tubes d'un même diamètre de 15 mm soudés entre eux.

Il doit permettre la fixation du carénage avant.

-Pare chocs arrière :

Composé d'au moins une barre d'un diamètre de 18 mm minimum et d'une épaisseur de 1.5 mm

Minimum, situé à une distance par rapport au sol de 150 mm +/- 20 mm.

L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum, éventuellement par un système souple, et doit avoir une largeur minimale de 1100 mm et, maximale égale à la voie arrière du kart.

Ses extrémités ne peuvent présenter aucune partie anguleuse et doivent comporter des cintrages d'un rayon minimum de 60 mm.

1.3. Matériel autorisé

Catégorie Superkart (division 1):

1 châssis,

2 moteurs ou 1 moteur et éventuellement deux cylindres ; enregistrés, agréés ou homologués CIK/FIA.

2 moteurs ou 1 moteur et éventuellement deux cylindres ; (Pour les épreuves se déroulant en France), suivant conditions d'agrément de la FFSA . Dans ce cas, la conception de ce matériel devra respecter tous les critères techniques de la réglementation C.I.K. pour la période en cours et la division concernée.

L'autorisation d'utiliser un tel matériel, devra être considérée comme une période de pré-homologation, et ne pourra en aucun cas dépasser 2 années à compter du début de l'année de la demande d'agrément à la FFSA.

Catégorie ICE (division 2):

1 châssis,

2 moteurs ou 1 moteur et éventuellement un cylindre ; agréés par la CIK/FIA.

2 moteurs ou 1 moteur et éventuellement un cylindre ; (Pour les épreuves se déroulant en France), suivant conditions d'agrément de la FFSA. Dans ce cas, la conception de ce matériel devra respecter tous les critères techniques de la réglementation C.I.K. pour la période en cours et la division concernée.

L'autorisation d'utiliser un tel matériel, devra être considéré comme une période de pré-homologation, et ne pourra en aucun cas dépasser 2 années à compter du début de l'année de la demande d'agrément à la FFSA.

Il sera toutefois possible, dans le cas où plusieurs pilotes ne possèderaient qu'un seul moteur chacun, d'enregistrer un moteur de secours en commun.

Ce moteur de secours, pourra être alternativement utilisé par chacun des pilotes sous conditions, Que le numéro de ce moteur de secours ait été inscrit sur sa fiche au moment de l'enregistrement.

A chaque changement ; l'utilisation de ce moteur de secours devra obligatoirement être signalé au Délégué Technique de la catégorie Superkart.

Tout cadre endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au délégué technique FFSA.

Le délégué technique FFSA sera la seule personne habilitée à juger ou non le remplacement du cadre accidenté.

En cas de remplacement, le cadre accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra pas être réutilisé durant l'épreuve

Article 2. Roues / Pneus.

2.1. Roues.

La largeur maximale des roues est de 250 mm. Le diamètre hors-tout est de 350 mm. Le diamètre maximum des jantes est fixé à 6 pouces. Toutes les roues doivent être équipées d'un système de retenue du talon du pneu. Pour les roues arrière, il doit être réalisé par au moins 3 chevilles du côté extérieur de la roue et 3 chevilles du côté intérieur de la roue.

La fixation des roues doit comporter un système de sécurité (écrous goupillés ou autobloquants, circlips, etc.).

Les fusées de roues ne doivent pas être chromées.

2.2. Pneus

Les pneus seront d'un type homologué par la CIK-FIA pour la catégorie et la période en cours. La FFSA se réserve chaque année, la possibilité d'imposer une marque et un type de pneu, pour les épreuves se déroulant en France.

La FFSA s'autorise à faire un échange de pneus, même référence, à tout moment de la manifestation, au pilote de son choix.

Article 4. Numéro de course

Attribués au pilote pour l'année. Ils devront être lisibles, de 20 cm minimum de haut pour 3 cm d'épaisseur de trait, collés sur un même plan et représentés par une police de type Arial. Les numéros devront être au nombre de 4 (bulle, caissons droit et gauche, arrière du châssis). Les numéros devront impérativement être en place dès les essais libres.

Il sera toléré d'utiliser la face du radiateur arrière comme surface d'affichage du N°, sous réserve de parfaite lisibilité.

Les chiffres seront de couleur noire sur fond jaune pour les karts de division 1.

Les chiffres seront de couleur noire sur fond blanc pour les karts de division 2.

Article 5. Moteur.

5.1 Motorisations autorisées.

1) SUPERKART (division 1)

A) Rotax 256 tel qu'ayant été enregistré par la CIK/FIA avec bielle de 110, 113 ou 115mm d'entraxe. Tout autre moteur ayant été enregistré par la CIK/FIA.

Carburateurs mécaniques sans aucun élément ou commande électrique ou électronique interne ou externe.

Allumage libre sous réserve du respect de l'article 8 : Allumage.

B) Rotax 256 avec pièces de substitutions reconnues par la CIK/FIA (selon un cahier des charges fourni par le constructeur et quota de production de 15 kits moteur).

Pièces de substitutions autorisées : carters et cylindres, culasses.

Carburateurs mécaniques sans aucun élément ou commande électrique ou électronique interne ou externe.

Allumage libre sous réserve du respect de l'article 8 : Allumage

C) Moteurs issus de la compétition moto Grand Prix 250 cm³ antérieurs à 1998 et conformes au modèle de base commercialisé par les constructeurs (selon catalogue officiel des constructeurs)

Allumage : respect de l'article 8 : Allumage.

D) Nouveaux moteurs spécifiques reconnus par la CIK/FIA (selon un cahier des charges fourni par le constructeur et quota de production de 10 moteurs complets).

Carburateurs mécaniques sans aucun élément ou commande électrique ou électronique interne ou externe.

Allumage libre sous réserve du respect de l'article 8 : Allumage

E) 2 moteurs monocylindres homologués en ICC de même marque, boîtes de vitesses conformes à la fiche d'homologation.

-Volume de chambre de combustion : libre.

-Carburateur : libre, mais mécanique.

-Type d'échappement : libre dans le respect de l'article 7.

-Allumage : suivant descriptif de la CIK/FIA.

F) Nouveaux moteurs spécifiques agréés et utilisés suivant conditions de la FFSA ainsi qu'un cahier des charges et une nomenclature détaillée, fournis par le constructeur et quota de production de 10 moteurs minimum complets.

Boîte de vitesses : au moins 3 rapports.

Carburateurs mécaniques sans aucun élément ou commande électrique ou électronique interne ou externe.

Allumage libre sous réserve du respect de l'article 8 : Allumage

2) INTERCONTINENTAL E (division 2)

A) Moteurs enregistrés par la CIK/FIA .

B) Tout moteur monocylindre moto de grande série (reconnu par la CIK/FIA selon catalogue de base fourni par le constructeur).

Boîte de vitesses : au moins 3 rapports et 5 maximum.

Toutes les motorisations et pièces de substitution enregistrées par la CIK/FIA sont autorisées.

Tout concurrent/conducteur doit être en mesure de fournir la preuve de l'enregistrement et/ou de l'agrément CIK/FIA du moteur ou des pièces de substitution ainsi que le catalogue constructeur lors de l'enregistrement du matériel.

Carburateur mécanique sans aucun élément ou commande électrique ou électronique interne ou externe.

Allumage libre sous réserve du respect de l'article 8 : Allumage

C) Nouveaux moteurs spécifiques agréés et utilisés suivant conditions de la FFSA, ainsi qu'un cahier des charges et une nomenclature détaillée, fournis par le constructeur et quota de production de 10 moteurs minimum complets.

Boîte de vitesses : au moins 3 rapports et 5 maximum.

Carburateur mécanique sans aucun élément ou commande électrique ou électronique interne ou externe.

Allumage libre sous réserve du respect de l'article 8 : Allumage

Agrément a été donné pour la fabrication des carters Rotax 256 (dans le cadre du Championnat de France sans limite de durée ou de quantité) en date du 25/02/99 à :

Fabricant « 01 » (Steve EDWARDS).

Fabricant « 02 » (FP Engineering).

Les plans ont été déposés à l'ASN

5.2. Equipage mobile (bielle et vilebrequin)

Magnétique.

5.3. Cylindrée

250cc maximum sans tolérance.

5.4. Valve à l'échappement

Autorisée en division 1.

Autorisée suivant restriction de la CIK/FIA en division 2.

5.5. Identification-Plombage

Un trou de diamètre 3 mm minimum devra obligatoirement être réalisé sur chaque carter qui pourra être identifié lors de l'enregistrement du matériel par un plomb numéroté.

Tous les moteurs, devront obligatoirement posséder un N° d'identification individuel, gravé à un endroit parfaitement lisible, sur les carters moteur.

Article 6. Carburateur

6.1 Diamètre du venturi: libre.

6.2 Admission d'air :

Toute mise en œuvre d'un moyen mécanique, électrique, pneumatique, automatique ou autre permettant une admission d'air forcé variable est interdite sur le kart en mouvement. Boîte à air obligatoire. Boîte à air à volume variable interdite.

6.3 Comburant :

En tant que comburant, seul l'air peut être mélangé au carburant.

6.4 Injection :

Aucun système d'injection de carburant ni de système électronique d'injection de carburant n'est permis.

Articles 7. Echappement

L'échappement devra s'effectuer derrière le conducteur et ne pas se produire à une hauteur supérieure à 45 cm par rapport au sol. Une protection efficace devra exister empêchant tout contact avec le conducteur en position normale de conduite.

Il est interdit de faire passer l'échappement, de quelque façon que ce soit, par l'avant et par le plan où s'inscrit le conducteur assis dans sa position normale de conduite.

Pour réduire le bruit, des dispositifs de silencieux d'échappement efficaces sont obligatoires.

La limite du bruit en vigueur est de 103 dB/A maximum.

Des contrôles pourront être effectués à tout moment d'une épreuve.

Toute infraction constatée lors d'un contrôle sera notifiée aux commissaires sportifs.

Article 8. Allumage

Le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que : une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top- vilebrequin pour fixer le signal d'allumage.

L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

Article 9. Poids

Catégorie Superkart (division 1) : poids conforme au règlement CIK pour l'année en cours.
Catégorie I C E (division 2) : poids conforme au règlement CIK pour l'année en cours.

Article 10. Sécurité

10.1. Freins

Les freins doivent fonctionner sur les 4 roues, avec des systèmes d'opération indépendants avant et arrière. Les freins doivent obligatoirement être hydrauliques. Doublage de la liaison leviers de commande maîtres-cylindres pédale, par un câble de 18/10 minimum. Serre-câble double serrage à plat adapté au diamètre du câble obligatoire.

Toute fuite ou suintement d'un point quelconque du système de freinage ainsi que toute usure anormale de ses parties constituantes sera irrémédiablement refusé à l'enregistrement du matériel ou lors d'un éventuel contrôle inopiné.

10.1.1. Pare-chaîne

Obligatoire, devra recouvrir efficacement le pignon et la couronne jusqu'à hauteur de chacun de leurs axes, il comportera si possible une protection latérale.

10.2. Feu rouge arrière

Obligatoire, et homologué CIK/FIA, (modèle horizontal à leds recommandé) puissance 21Watts, 25 leds minimum, exclusivement alimenté par batterie sèche de 12 volts minimum, commandé du poste de conduite par 1 interrupteur étanche

Emplacement du feu : doit être placé dans une zone située à une distance de 40 à 60 cm du sol, et de 40 cm maximum de part et d'autre de l'axe médian du kart.

Ce feu ainsi que la batterie doivent être maintenus en parfait état de fonctionnement pendant toute la manifestation.

Son allumage est obligatoire par temps de pluie sur décision de la Direction de Course.

10.3. Combinaison

Seules sont autorisées les combinaisons en cuir d'une seule pièce norme FIM – FFM. et les combinaisons tissu homologuées et référencées dans l'article 7 du RSN.

« Niveau d'homologation international 2 recommandé ». Les Protections dorsales, coudières, genoux sont facultatives. Seules les doublures et sous-vêtements soie, coton, nomex™ sont autorisées.

10.4. Casques

Casque avec protection efficace et incassable pour les yeux.

Les casques doivent être conformes aux « Normes des casques admis » suivant liste publiée dans le Règlement Sportif National Karting de l'année en cours.

L'utilisation de casques homologués aux normes internationales et fortement recommandées.

10.5. Tour de cou

L'utilisation d'un tour de cou est recommandée.

Article 11. Télémétrie

Toute liaison télémétrique, radio-électrique, top chrono ou autre est interdite entre le kart en mouvement et toute autre partie du circuit, ceci à compter de la 1^{ère} séance d'essais chronométrés.

Article 12. Acquisition de données

Autorisée.

Liaisons hertziennes, infrarouge ou autres interdites.

Le déclenchement d'un chrono ou de tout autre système d'acquisition de données par l'intermédiaire d'un procédé quelconque inclus dans la piste (boucle, bande magnétique ...) est interdit.

Article 13 – Système genre C.T.S.

Autorisé.

Article 14. Carburant

Carburant sans plomb norme CIK obligatoire. La marque, le type et les conditions d'approvisionnement seront communiqués par écrit de la FFSA, chaque année.

Le carburant ne devra contenir aucune substance susceptible de réaction exothermique en l'absence d'oxygène extérieur.

Le carburant doit être conforme à la réglementation européenne concernant la sécurité et la santé. Dans tous les cas, l'essence concernée et chacun de ses composants (compte tenu des proportions dans lesquelles ces composants sont présents) doivent être produits en quantité nécessaire et un prix nécessaire à la vente concurrentiel en grande diffusion de bonne foi en employant uniquement des technologies connues de raffinage, de production et de stockage.

La modification de la composition du carburant de base par addition de quelque composé que ce soit est strictement interdite. Cette restriction est également valable pour les lubrifiants dont l'ajout dans l'essence ne doit pas provoquer de modification de composition de la fraction carburant (le lubrifiant doit avoir été préalablement agréé par la CIK). En outre, comme pour le carburant, le lubrifiant ne doit pas contenir de composé nitré, peroxydes ou autres additifs destinés à augmenter la puissance des moteurs.

Dans le cas de la sélection d'un carburant unique identique pour tous les concurrents d'une épreuve donnée, toutes les caractéristiques physiques et/ou chimiques de ce carburant ont valeur de référence pour juger d'une tentative de fraude.

Constante diélectrique (mesurée avec l'appareil DT15 RAY GODMAN) : la constante diélectrique du carburant sans huile étant prise pour référence, l'addition d'huile lubrifiante ne doit pas conduire à un accroissement de cette valeur de plus de 40 unités.

Le lubrifiant doit être agréé par la CIK avant toute utilisation dans une épreuve. Une courbe d'étalonnage doit être fournie donnant les valeurs de densité et de constante diélectrique DT15 pour différents pourcentages de lubrifiant (de 0 à 10% par pour cent d'huile ajoutée) dilué dans le carburant agréé pour cette épreuve. Cette courbe d'étalonnage sera utilisée pour servir de référence dans les contrôles sur circuit.

Contrôles du carburant.

Des contrôles de conformité pourront être effectués. Ils concernent les caractéristiques suivantes :

Densité (méthode ASTM D4052 ou ASTM D1298).

Constante diélectrique (appareil DT15 RAY GODMAN).

En outre et sans qu'il soit nécessaire d'évoquer un motif quelconque, la FFSA peut à tout moment faire procéder à un prélèvement (trois échantillons de 0,5 litres scellés) pour complément d'analyse dans un laboratoire de son choix. Sur simple demande de la FFSA, tout concurrent devra :

- donner les références et le pourcentage de lubrifiant utilisé pendant l'épreuve,
- fournir un échantillon de 0.5 litres de ce lubrifiant en vue d'essais complémentaires.

La signature de l'échantillon vaut reconnaissance de la conformité du prélèvement.

Le refus non motivé de signer un échantillon entraîne l'exclusion du concurrent.

Il est rappelé qu'il doit rester 1,5 litres de carburant à l'arrivée de tout chrono ou course.

14.1. Réservoir

La capacité totale des réservoirs doit être de 19 litres maximum. Le diamètre de la sortie ne doit pas être supérieur à 5 mm.

Pour les réservoirs latéraux, un pare-chocs latéral d'au moins 15 mm de diamètre extérieur, situé à une hauteur de 180 mm +/- 30 mm, sur une longueur minimum de 300 mm, est obligatoire.

Article 15. Lubrifiants

Pour toutes les courses ne doivent être utilisées pour les mélanges de carburant que des huiles agréées CIK-FIA suivant liste publiée chaque année. Tout mélange d'huiles entre elles est interdit.

La fourchette d'origine pourra être ajustée.

Le pointeau est libre.

Silencieux d'aspiration : enregistrée CIK/FIA type Free-Line AL 22 PS, la bride de liaison caoutchouc doit rester celle d'origine livrée avec la boîte à air. L'adaptateur entre carburateur et silencieux d'aspiration sera vissé sur le carburateur, et devra être conforme en tous points à la fiche d'homologation moteur.

Article 6. Échappement.

Origine I.A.M.E. strictement conforme à la fiche d'homologation du moteur, doit être utilisé sans aucune modification. Le flexible de l'échappement peut être remplacé par un tube rigide. L'ADAC n'est pas obligatoire.

Article 7. Allumage.

Origine. Deux modèles : SELETTRA Power pack (2000) et SELETTRA Digital K (2008), aucune modification permise, doit être utilisé conforme à ses caractéristiques d'origine et à la fiche d'homologation du moteur et du catalogue des pièces d'origine déposé à la FFSA.

En particulier :

-Clavette de rotor non modifiée obligatoire.

-Boîtier électronique, alternateur : aucune modification permise.

Batterie.

- Marque libre.

- Batterie sèche.

- 12 V.

- Cosses mâles plates 6,3.

- Longueur 14 cm mini et 16 cm maxi.

- Largeur : 6 cm mini et 7 cm maxi.

- Hauteur 9 cm mini et 10 cm maxi.

- Poids : 2500 g mini.

- Se montant dans le support d'origine IAME.

Coupure de l'allumage.

Un système de coupure de l'allumage est obligatoire.

Ce système est libre sous réserve de respecter les points suivants :

Le circuit électrique doit rester d'origine.

Ce système doit interdire la mise en route du moteur si le pilote n'est pas en position de conduite et couper l'allumage en cas d'éjection du pilote.

A cette fin, la clé de cet accessoire devra être fixée à la ceinture du pilote par une courte cordelette.

La longueur de la cordelette sera telle que la coupure du moteur s'effectuera dès que le pilote est debout à l'aplomb du ponton le plus proche du contacteur.

La manœuvre de cette cordelette sera le seul geste mettant en fonction le système.

Ce système devra être maintenu en parfait état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve et faire l'objet de vérifications rigoureuses.

Bougie : marque libre. Cotes et caractéristiques identiques à la bougie d'origine du moteur, montée avec son joint d'étanchéité d'origine en toute circonstance.

Bougie à une seule électrode de masse non annulaire, le culot de la bougie serrée sur la culasse ne devra pas dépasser le dôme de la chambre de combustion.

Article 8. Transmission.

Par chaîne. Le pignon moteur sera impérativement un 10 dents. Le rapport final le plus court autorisé sera : $10 \times 71 = 0,141$ sur tous les circuits (y compris en Championnat de France)

Il est autorisé de pratiquer une ouverture dans le couvercle côté embrayage par fraisage dans le respect du dessin joint à la fiche d'homologation du moteur.

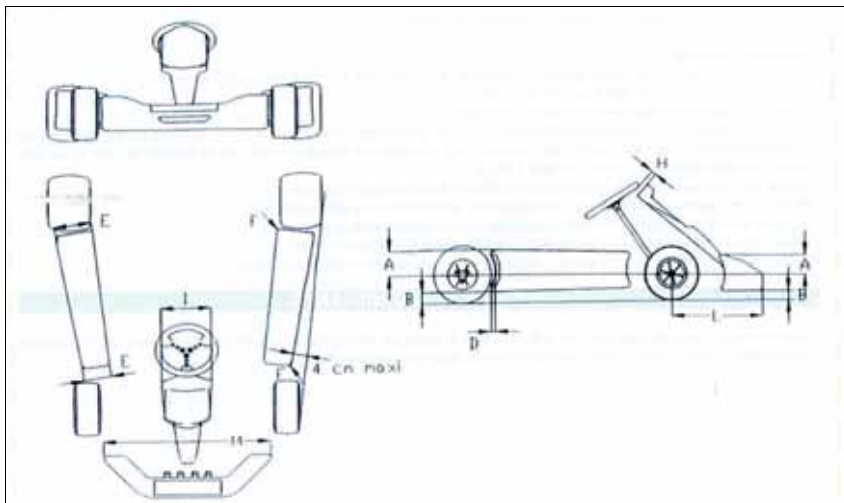
Embrayage : Toutes les pièces doivent être conformes à la fiche d'homologation.

Le groupe d'embrayage doit être d'origine "IAME", sans aucune retouche, conforme en tous points à la fiche d'homologation (aucune modification tolérée), composé uniquement et obligatoirement de tous les éléments originaux (marquage "IAME", dimensions et tolérances suivant fiche technique).

Article 9. Poids.

Kart complet plus pilote en tenue : 120 kg minimum.

CARÉNAGE FRONTAL, CARROSSERIE



CODE	APPLICATION	COTES en mm	LIMITE	COMMENTAIRES
A1	GEN.	Inférieur au rayon de la roue avant		Avant
A2	GEN.	Inférieur au rayon de la roue arrière		Arrière
B	GEN.	25	Minimum	Pilote à bord
B	2002	40	Maximum	Pilote à bord
B	2003	60	Maximum	Pilote à bord
C	2003	150	Maximum	
D	2002 + M/C	20	Minimum	
D	2002 + 2003	60	Maximum	
D	M/C	50	Maximum	
E	2002	123,5	Minimum	Avant
E	2002	136,5	Maximum	Avant
E	2002	171	Minimum	Arrière
E	2002	189	Maximum	Arrière
E	M/C	100	Minimum	Avant
E	M/C	123	Minimum	Arrière
F	2002 + M/C	5	R.Minimum	
F	2002	20	R.Maximum	
F	M/C	10	R.Maximum	
H	GEN.	50	Minimum	
I	2002	237,5	Minimum	
I	2002	262,5	Maximum	
I	2003	250	Minimum	
I	2003	300	Maximum	
I	M/C	250	Maximum	
L	2002	600	Maximum	
L	2003	650	Maximum	
M	2002 + M/C	817	Minimum	
M	2002 + M/C	903	Maximum	
M	2003	1000	Minimum	
M	2003	Largeur extérieure du train avant	Maximum	

NOTE: Application.

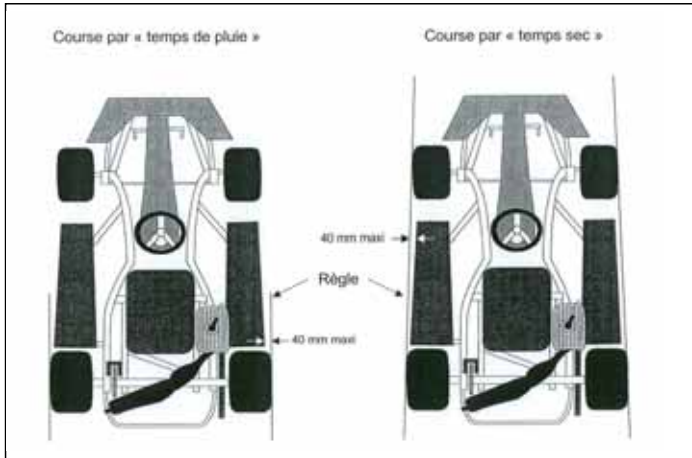
GEN.: s'applique en générale à toutes les catégories

2002: s'applique suivant la règle 2002 voir Titre 2 article 5

2003: s'applique sur les homologations châssis 2003, 2006 voir Titre 2 article 5

M/C: s'applique spécifiquement aux Minikart, Minime et Cadet

POSITION DES CARROSSERIES LATÉRALES (Pontons)



INSTALLATION DU TRANSPONDEUR.

La position du transpondeur doit être le plus proche possible de la verticale.

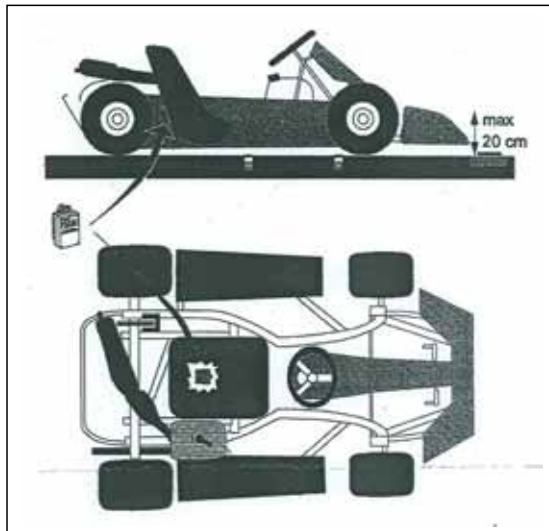
Aucun élément métallique ou carbone ne doit se trouver entre le transpondeur et la piste.

La hauteur mesurée en haut du transpondeur doit être **au maximum de 20 cm**.

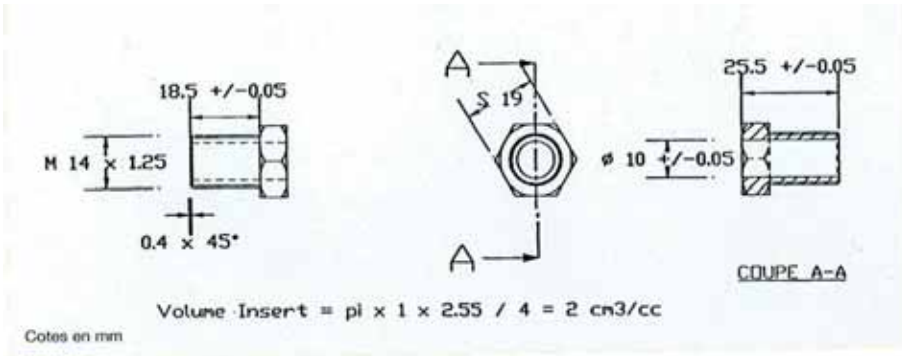
La position peut être plus basse.

L'emplacement sur le kart sera sur l'arrière du siège baquet.

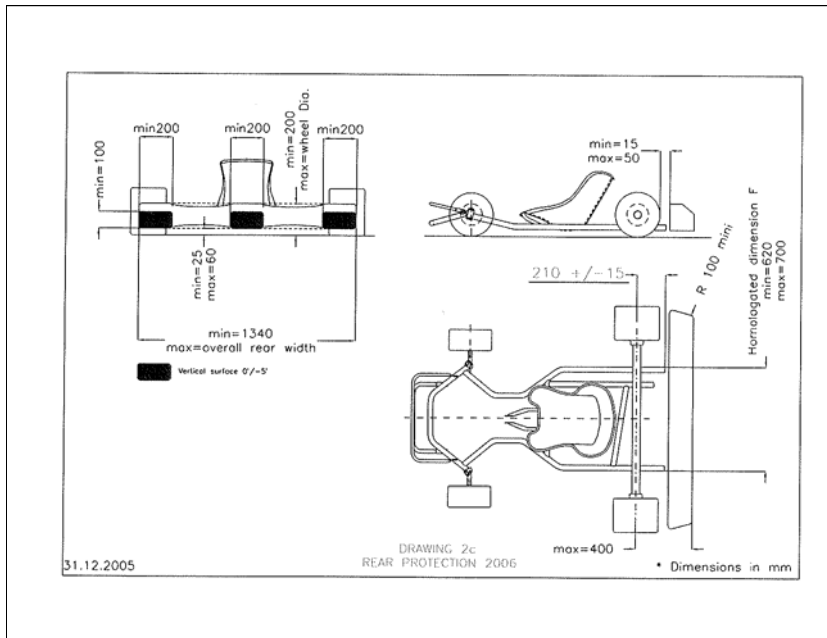
Il devra être placé **en dessous des masses de plomb**, en dehors de l'aplomb vertical de l'arbre de transmission et coté opposé au moteur.



INSERT DE BOUGIE - MÉTHODE B



PROTECTION ARRIERE CIK/FIA



Non valable pour : Minikart, Minime, Cadet. Voir homologation spécifique

LISTE N°2 CHÂSSIS MINIME/CADET AGRÉÉS 2000, EXTENSIONS 2003 ET AGRÉÉS 2005.

Agréés 2000

<u>MARQUE</u>	<u>MODÈLE</u>	<u>N° AGRÉMENT</u>
MG Kart	Master	F 01 MC-AC 01 F 01 MC-AE 01
Alpha-Karting MRT	Power M 20/06 Kartoon ou Kart One	F 02 MC-AC 01 F 03 MC-AC 01 F 03 MC-AE 01 F 03 MC/PRO AD 01 F 03 MC/PRO AD 02 F 03 MC/PRO DE 02
Go-Kart	FSX	F 04 MC-AC 01 F 04 MC-AE 01
Europa ou Nowa	Défi 2000	F 05 MC-AC 01 F 05 MC/PRO AD 01 F 05 MC/PRO AD 02
Sodikart	Type A	F 07 MC-AC 01

Extensions 2003

Alpha Karting	Power Evo	F 02 MC- DE 01
Europa ou Nowa	Défi 2000	F 05 MC- DE 01
Sodikart	MC3	F 07 MC- DE 01

Agréés 2005

Alpha Karting	Rocket	F 02 MC- FH 02
Sodikart	MC5	F 07 MC- FH 02

LISTE N°3 ANCIENS CHÂSSIS MINIME/CADET AUTORISÉS DE MANIÈRE RESTRICTIVE EN CATÉGORIE NATIONALE

Ces châssis ne seront pas admis dans l'épreuve de la Coupe de France **Nationale (A)**.

Définition :

Les châssis M/C de la liste N° 2 à l'exception des châssis agréés 2005.

LISTE N°4 CHÂSSIS AGRÉÉS PROMO 2001 ADMIS EN CATÉGORIE NATIONALE

Seule l'utilisation de ces châssis permettra de marquer des points dans les épreuves de sélection pour la Coupe de France **Nationale (A)**.

Seuls ces châssis seront admis dans l'épreuve de la Coupe de France **Nationale (A)**

<u>MARQUE</u>	<u>MODÈLE</u>	<u>N° AGRÉMENT</u>
MG Kart	M5	F 01 – PRO BD 01
Mirco	Magnum	I 01 – PRO BD 01
Tecno	Scout	I 05 – PRO BD 01
Alpha Karting	Premium	F 02 – PRO BD 01
Sodikart	Promo	F 07 – PRO BD 01 (01/01/VF)
MRT	Kartoon ou Kart One	F 03 – MC/PRO AD 01 F 03 – MC/PRO AD 02 F 03 – MC/PRO DE 02
Europa ou Nowa	Défi 2000	F 05 – MC/PRO AD 01

CRG	Telaio Promo	F 05 – MC/PRO AD 02
Tony Kart	Mega Promo	I 02 – PRO BD 01
Nowa	Diament	I 06 – PRO BD 01
Swiss Hutless	Promo France	F 09 – PRO BD 01
PCR	Promo	CH 01 – PRO BD 01
MBA	Promo	I 03 – PRO BD 01
Go Kart	SXS	I 04 – PRO BD 01
		F 04 – PRO BD 01

LISTE N°5 CHÂSSIS HOMOLOGUÉS MINIKART DE COMPÉTITION

<u>MARQUE</u>	<u>N° HOMOLOGATION</u>
MG Kart	F01 MINI-EH 01
Alpha Karting	F02 MINI-EH 01
Sodikart	F07 MINI-EH 01
Tecno	I 07 MINI-EH 01
Parolin	I 08 MINI-EH 01
Swiss Hutless	CH 01 MINI-EH 01

LISTE DES PNEUS AUTORISÉS

CATEGORIE	FABRICANT		TYPE	DIMENSIONS	DIMENSIONS	LARGEUR MAXI REGLEMENTAIRE	
						INTERIEURE DES JANTES	
						AVANT	ARRIERE
Minikart entrain.	Véga France	Sec	Cadetti	10 x 4,00-5	11 x 5,00-5	115 mm	150 mm
Minikart compet.	Véga France	Sec	Cadetti	10 x 4,00-5	11 x 5,00-5	voir FH	voir FH
Minime/Cadet	Bridgestone	Sec	YJQ	10 x 4,00-5	11 x 5,00-5	115 mm	150 mm
						LARGEUR MAXI REGLEMENTAIRE	
						ROUE GONFLEE	
Nationale	Dunlop	Sec	SL 3	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
KZ 125	Véga France	Sec	FH	10 x 4,60-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	W 5	10 x 4,20-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
FC	Dunlop	Sec	DAH/DBM/DCM	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	KT-W 6, 8 et 10	10 x 4,00-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
Open	RP	Sec	RP	10 x 4,60 maxi	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	Libres	10 x 4,20 maxi	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
KF3	Bridgestone	Sec	YKC	10 x 4,50-5	11 x 6,00-5	135 mm	185 mm
		Pluie	YKP	10 x 4,50-5	11 x 6,00-5	135 mm	185 mm
KF2	Bridgestone	Sec	YKC	10 x 4,60-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	YKP	10 x 4,20-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
KF1	CIK	Sec	CIK	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	CIK	10 x 4,50-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
KZ2	Bridgestone	Sec	YKC	10 x 4,60-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	YKP	10 x 4,20-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
Endurance (Chpt de France)	Dunlop	Sec	SL 3	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	KT 10 W 10	10 x 4,00-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm

Nota: RP: spécifique Open. FH: Fiche d'homologation Minikart

PROTECTION DES ROUES ARRIERE HOMOLOGUEE FFSA MINIKART MINIME CADET

Application : 01/01/2009.

Pour chaque Marque de châssis MINIKART liste N°5 et chaque Marque de châssis MINIME CADET liste N°2

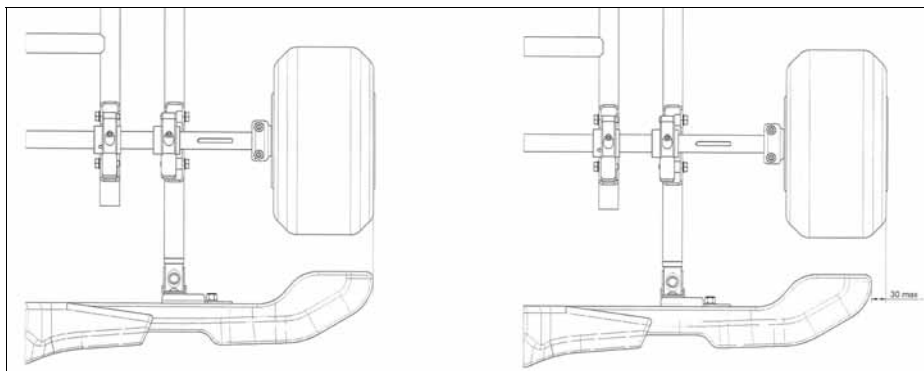
Le montage de cette protection réglable devra respecter les critères suivants :

Minikart :

- Largeur maximum : celle de la largeur arrière hors tout réglementaire (1130 mm)
- Largeur minimum : le retrait de la largeur hors tout de chaque extrémité de la protection ne doit pas être supérieur à 30 mm de chaque côté (1070 mm)

Minime / Cadet :

- Largeur maximum celle de la largeur arrière hors tout, à tout moment et dans toutes les conditions
- Largeur minimum libre, sous réserve que le retrait de la largeur hors tout de chaque extrémité de la protection ne soit pas supérieur à 30 mm de chaque côté.



MAXI

MINI

CALENDRIER KARTING 2009

CHAMPIONNATS NATIONAUX

CHAMPIONNAT DE FRANCE KF3 – KF2 – KZ2

26 et 27 mars 2009	Angerville	(ASK Angerville)
25 et 26 avril 2009	Mariembourg	(Belgique)
06 et 07 juin 2009	Essay	(ASK 61)
03 et 04 octobre 2009	Ostricourt	(ASK Métropole)
24 et 25 octobre 2009	Lyon	(ASK Lyon)

CHAMPIONNAT DE FRANCE KF1

06 et 07 juin 2009	Essay	(ASK 61)
--------------------	-------	----------

CHAMPIONNAT DE FRANCE MINIME/CADET

04 et 05 juillet 2009	Lohéac	(ASK Lohéac)
25 et 26 juillet 2009	Soucy	(ASK Sens)
22 et 23 août 2009	Lavelanet	(ASK Lavelanet)

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE

14 et 15 mars 2009	Ostricourt	(ASK Métropole)
23 et 24 mai 2009	Le Mans	(ASK ACO)
20 et 21 juin 2009	Autoreille	(ASK Besançon)
10 et 11 octobre 2009	Mer	(ASK Mer 41)
07 et 08 novembre 2009	Angerville	(ASK Angerville)

COUPE DE FRANCE MINIME & CADET

08 et 09 juillet 2009	Saint Amand	(ASK Saint Amand)
-----------------------	-------------	-------------------

COUPE DE FRANCE NATIONALE & NATIONALE GENTLEMAN & KF2

15 et 16 août 2009	La Hague	(ASK La Hague)
--------------------	----------	----------------

COUPE DE FRANCE FEMININE & COUPE DE FRANCE MINIKART

18 et 19 juillet 2009	Layrac	(ASK Club Pays Agenais)
-----------------------	--------	-------------------------

COUPE DE FRANCE KZ125 & COUPE DE FRANCE KZ 125 GENTLEMAN

12 et 13 septembre 2009	Varenes	(ASK Varenes)
-------------------------	---------	---------------

COUPE DE FRANCE LONG CIRCUIT

30 et 31 mai 2009	Carole	(ASK Rosny)
11 et 12 juillet 2009	Chenevières	(ASK Nancy Kart Club)
21 et 22 novembre 2009	Lyon	(ASK Lyon)

CHAMPIONNAT REGIONAL – 3 journées qualificatives

18 et 19 avril 2009
09 et 10 mai 2009
30 et 31 mai 2009

CHAMPIONNATS INTERNATIONAUX

CHAMPIONNAT DU MONDE KF1

09 – 11 octobre 2009	Macao	(Asie)
----------------------	-------	--------

COUPE DU MONDE KF2

18 – 20 septembre 2009	Alacaniz	(Espagne)
------------------------	----------	-----------

COUPE DU MONDE KZ1 – COUPE DU MONDE KF3

04 – 06 septembre 2009

Sarno

(Italie)

CHAMPIONNAT D'EUROPE KF1

17 – 19 avril 2009

10 – 12 juillet 2009

31 juillet – 02 août 2009

La Conca

Zuera

Essay

(Italie)

(Espagne)

(France)

CHAMPIONNAT D'EUROPE KZ1

15 – 17 mai 2009

26 – 28 juin 2009

Mariembourg

Wackersdorf

(Belgique)

(Allemagne)

CHAMPIONNAT D'EUROPE KZ2

17 – 19 avril 2009

15 – 17 mai 2009

26 – 28 juin 2009

La Conca

Mariembourg

Wackersdorf

(Italie)

(Belgique)

(Allemagne)

CHAMPIONNAT D'EUROPE KF2 / KF3**Qualification Ouest**

1er – 3 mai 2009

Angerville

(France)

Finale KF2

31 juillet – 02 août 2009

Essay

(France)

Finale KF3

10 – 12 juillet 2009

Zuera

(Espagne)

NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes.