

CHAMPIONNAT ET COUPE DE FRANCE SUPERKART 2025

RÈGLEMENT SPORTIF / ORGANISATION

La FFSA organise conjointement le Championnat et la Coupe de France. Le Championnat couronnera le pilote Champion de France de Superkart. Toutes les parties concernées (FFSA, FIA, Organisateurs, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Championnat. Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif.

RÈGLEMENT

Le texte final du présent Règlement Sportif sera la version française à laquelle il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Dans ce document, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.

OBLIGATIONS GÉNÉRALES

- 1) Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat (et à la Coupe) s'engagent en leur nom propre à observer toutes les dispositions du Code Sportif International («le Code»), du Code de Conduite sur Circuits de Karting, le Règlement Technique de Karting («le Règlement Technique»), les Prescriptions Générales applicables aux Compétitions internationales et Championnats («les Prescriptions Générales»), les Prescriptions Spécifiques applicables aux Championnats («les Prescriptions Spécifiques»), le Règlement Particulier de la Compétition et le présent Règlement Sportif.
- 2) Le Championnat est régi par le présent Règlement Sportif et par le Règlement Technique.
- 3) Seule la FFSA est habilitée à accorder des dérogations au présent Règlement Sportif.

COMPÉTITIONS DU CHAMPIONNAT

- 4) Le Championnat & la Coupe se dérouleront en une série de 5 épreuves incluant chacune la division 1, la division 2 et catégorie promotionnelle (SK-FFSA) et comportera deux courses au minimum et trois courses au maximum. L'Eurosuperkart, challenge s'il est reconduit, se déroulera en une série de 3 épreuves (Magny-Cours pour la FFSA) et au moins une épreuve européenne externe organisée par le club ou association local.

Championnat et Coupe de France 2025

Date	Lieu	ASN	Organisateur
2 au 4 mai 2025	Albi	FFSA	TTE
29 au 31 mai 2025	Magny Cours	FFSA	Meeting BGDC
27 au 28 juin 2025	Anneau-du-Rhin	FFSA	Caterham series
12 au 14 septembre 2025	Anneau-du-Rhin	FFSA	Caterham series
03 au 05 Octobre 2025	Le Vigeant	FFSA	Coupe de France Circuit

Autre épreuve incluse dans l'EuroSuperkart

08 au 10 Août 2025	Assen (NL)	KNAF	ACNN
--------------------	------------	------	------

- 6) La durée de chacune des courses, à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, ne pourra excéder 19 minutes + 1 tour. Le drapeau à damier sera présenté au kart de tête lorsqu'il franchit la ligne d'arrivée à la fin du tour pendant lequel cette durée est dépassée. La Ligne consiste en une ligne unique traversant la piste.

CLASSEMENTS

7) Tout Concurrent / Pilote inscrit à une épreuve et/ou participant au Championnat de France qu'il concoure en division 1 (Bicylindres 250cc), en division 2 (monocylindre 250cc - homologués CIK ou agréés par la MSA) - ou en catégorie fédérale promotionnelle (4 temps ou autres monocylindres) peut marquer des points. Il sera considéré comme « inscrit » au championnat pour la saison s'il a acquitté son droit d'engagement via la FFSA.

8) Pour le GP de France (Magny-Cours), sera désigné Vainqueur le concurrent qui aura obtenu le plus grand nombre de points à l'issue des courses effectuées lors de cette épreuve. En cas d'ex aequo, le classement final de la dernière course les départagera.

9) Le classement du Championnat sera établi comme suit :

- Si le nombre de courses est égal ou inférieur à **12** tous les résultats seront comptabilisés.
- Si le nombre de courses **est supérieur à 12**, le plus mauvais résultat sera décompté.

Un résultat nul consécutif à une disqualification ne pourra pas être décompté.

10) Le titre de Champion de France sera attribué au Pilote qui aura obtenu le plus grand nombre de points. 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.

* Même process pour départager le vainqueur éventuel de l'Eurosuperkart.

11) Classements finaux :

A chaque Compétition du Championnat, les classements finaux suivants seront établis : classement des pilotes à la Course 1, à la Course 2 et à la Course 3, le cas échéant. Les points seront attribués lors de chaque course aux participants considérés partants selon le barème suivant : 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 du 15^e au dernier.

Un classement spécifique final des pilotes Gentleman (+ de 45 ans dans l'année) sera établi. Il sera comptabilisé selon la même procédure.

Un classement spécifique final de la catégorie Nationale SK-FFSA pourra être établi suivant les mêmes conditions d'attribution des points, en fonction de l'ordre d'arrivée des concurrents dûment enregistrés dans cette catégorie. Ce classement ne sera établi qu'au cumul des épreuves FFSA.

* L'Eurosuperkart suit la même procédure pour son classement final, toutefois pour le ou les épreuve(s) extérieure(s) au Championnat de France, il sera établi un classement spécifique basé sur l'ordre chronologique des pilotes inscrits au Championnat de France au jour de l'épreuve (sont considérés inscrits de fait tout pilote ayant participé à au moins une épreuve FFSA antérieurement à celle-ci).

12) La Coupe de France suit la même procédure de classement mais est réservée aux pilotes engagés sur du matériel de type SK-FFSA, monocylindre ou non homologué CIK incluant les moteurs 250cc de division 1 dont l'homologation CIK* s'est achevée fin 2016 pour les marques anciennes (Notamment FPE ou SGM) et fin 2013 pour les marques actuelles (DEA, VM) Cf. Art18.

13) Classement final :

Les points seront attribués lors de chaque Course aux participants considérés partants selon le barème suivant : 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 du 15^e au dernier.

14) Si une course est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales sans pouvoir repartir et si moins de 2 tours ont été couverts, aucun point ne sera attribué. Si plus de 2 tours et moins de 75% de la distance **ou moins de 15 minutes** ont été couverts, la moitié des points prévus sera attribuée. La totalité des points sera attribuée si 75% ou plus de la distance prévue **ou du temps imparti** ont été couverts.

15) Si les courses d'une même compétition sont annulées pour raison de force majeure et si les essais qualificatifs ont pu se dérouler dans des conditions normales, la moitié des points **attribués pour une course** sera attribuée sur base du classement de ces essais.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS

16) Les candidats devront être titulaires de Licences Internationales de Concurrents ou nationales en cours de validité avec les autorisations (visas) nécessaires délivrées par leur ASN affiliée à la CIK-FIA hors de leur territoire respectif. Ainsi, toute participation étrangère en France ou tout licencié FFSA courant hors territoire national doit cependant présenter l'autorisation de son ASN.

17) Les candidatures de participation aux épreuves du Championnat régies par la FFSA devront être soumises à la FFSA au moins 21 jours avant chaque Compétition au moyen du formulaire d'engagement disponible sur le site www.ffsakarting.org et doivent être accompagnées des droits d'engagement à l'ordre de la FFSA.

a) Engagement à une épreuve

Tout pilote, désirant participer à une (ou des) épreuve(s) FFSA du Championnat de France devra s'inscrire par internet, sur le site des Championnats et Coupes de France www.ffsakarting.org, avec paiement par carte bancaire (site sécurisé) ou par chèque à l'ordre de la FFSA, adressé au siège de la FFSA, service Karting, 32 avenue de New-York, 75781 PARIS CEDEX 16.

Le montant de l'inscription à une épreuve est fixé à **550 €**. L'inscription doit être effectuée au moins 21 jours avant la date de l'épreuve à laquelle le concurrent souhaite participer. Si le délai n'est pas respecté, le montant de l'engagement par épreuve est porté à 570€.

Tout engagement ne pourra plus être dénoncé ou reporté et restera dû dès le lancement du premier essai privé ou officiel, combien même le concurrent ne serait pas validé dans la liste des concurrents admis à participer.

- b) Les candidats refusés seront avisés au plus tard 14 jours avant la Compétition. Pour les engagements à une épreuve, les engagements seront retenus selon l'ordre d'inscription sur le site www.ffsakarting.org, dans la limite des places disponibles.
- c) L'épreuve non FFSA incluse dans le cadre de l'Eurosuperkart (Assen) fera l'objet d'un engagement distinct auprès de l'organisateur local, dans le délai imparti et non flexible.

Les candidatures aux épreuves FFSA devront comprendre :

Une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation au Championnat, a lu et compris le Code, les Prescriptions Générales, les Prescriptions Spécifiques, les Annexes, le Règlement Technique et le Règlement Sportif et s'engage à les observer. Les noms, coordonnées et détails du Pilote.

18) Le nombre des engagés par Compétition sera limité à 60.

Les engagements seront enregistrés selon le système de priorités suivant : les formulaires d'engagement incomplets ou seulement envoyés par fax ne seront pas pris en considération.

d) Pour la première Compétition :

Priorité 1 : Les pilotes ayant participé à toutes les compétitions du Championnat de l'année précédente.

Priorité 2 : Tous les autres engagements seront sélectionnés en fonction de leur ordre d'arrivée au secrétariat de la FFSA.

e) Pour les autres compétitions se déroulant en France :

Priorité à ceux ayant déjà participé aux précédentes épreuves de l'année puis selon l'ordre d'arrivée au secrétariat de la FFSA.

PILOTES ADMIS

19) Les pilotes s'engageant aux compétitions du Championnat doivent être titulaires d'une Licence Internationale de Karting, délivrée par leur ASN affiliée à la CIK-FIA, en conformité avec les Articles 3.4.3 et 3.4.4 des « Licences Internationales de Karting pour pilotes » ou de licences nationales en cours de validité * (Cf. Chapitre Candidatures, art 13) et de l'autorisation de leur ASN pour les pilotes étrangers susceptibles d'être en possession d'une simple licence nationale. (* NCCSK)

Les mécaniciens et pousseurs devront être en possession d'une licence appropriée en cours de validité (Cf. les ASN respectives). Ceci est notablement obligatoire pour accéder à la prégrille ou la mise en grille, où elle sera exigée. (Art 7.1.1). Des badges en nombre limité sont susceptibles d'être attribués par concurrent pour limiter l'accès aux zones sensibles.

KARTS ET MATÉRIEL ADMIS

20) Les Compétitions sont réservées aux Superkarts tels que définis par l'annexe technique FFSA en ce qui concerne les épreuves FFSA.

Ceci concerne la division 1 (Bicylindre 250cc), la division 2 (Monocylindre 250cc), la Formule SK FFSA (4 temps et autre monocylindre 2 temps inférieur ou égal à 750cc « autorisé au préalable »). Dans le cas des épreuves FFSA, les moteurs 250cc des homologations CIK précédentes sont autorisés.

* Sous réserve de l'approbation de l'opérateur local, ils devraient également être admis par les organisateurs de l'épreuve non FFSA retenue dans le cadre de l'Eurosuperkart.

La FFSA autorise à titre exceptionnel, sur les épreuves de Championnat ou Coupe sur le territoire, la présence de pilotes dont les karts sont équipés en division 2 d'un moteur 2 temps monocylindre (250cc) non encore homologué CIK ou FFSA mais agréés par la MSA, d'un 2 temps monocylindre de 750cc maximum ou 4 temps bicylindre de cylindrée maximum de 1000cc qui devront intégrer à terme la formule SK-FFSA pour laquelle ce matériel serait encore estimé expérimental. Tous ces pilotes devront se conformer au règlement.

La Coupe de France est réservée uniquement aux pilotes concourant en Div.2 (monocylindres homologués ou pas), avec du matériel de type SK-FFSA (4 temps inclus), et du matériel de type Div.1 incluant les moteurs 250cc de division 1 dont l'homologation CIK s'est achevée fin 2016 pour les marques anciennes (Notamment FPE, SGM, BRC, etc...) ou fin 2013 pour les marques récentes (DEA et VM).

21) Le Concurrent doit inscrire une combinaison de châssis et moteurs par compétition. Aucune modification de cette combinaison ne sera possible après l'officialisation de la liste des participants par les commissaires sportifs de la compétition.

22) Chaque Pilote aura le droit de présenter aux vérifications techniques le matériel suivant :

- Nombre de châssis : 1 *
- Nombre de moteurs 2 (ou 2 bas-moteurs, de même marque ou de marques différentes).
- Trains de pneus « slick » libre (**6 pouces** - homologués CIK-FIA, **ou ayant été homologués CIK-FIA, ou utilisé dans un Championnat Superkart approuvé par une ASN**),
- Trains de pneus « pluie » libre (**6 pouces** - homologués CIK-FIA, **ou ayant été homologués CIK-FIA, ou utilisé dans un Championnat Superkart approuvé par une ASN**).

*Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de course ou par le collège des commissaires sportifs devra être signalé au délégué technique, lequel sera le seul officiel habilité à autoriser ou non le remplacement du châssis accidenté par un châssis non encore enregistré lors des vérifications techniques par un autre Pilote. En cas de réparations « conséquentes », le délégué technique reste seule personne habilitée à contrôler le matériel et autoriser ou non la poursuite de la compétition avec le châssis incriminé.

22bis) Numéros de course

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. Police ARIAL.

Les pilotes en monocylindre, en 4 temps ou utilisant un matériel admis ponctuellement à titre expérimental, s'ils sont autorisés au préalable par le service technique, devront apposer au bas de toutes les plaques à numéro une bande de couleur (Rouge pour les monocylindres de division 2 - Vert pour les 4 temps et matériel correspondant à la Formule SK-FFSA).

Les numéros de la division 2 et de la division 3 seront attribués à partir du n°100.

Les plaques numéros devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA (suivant l'article 3 du Règlement Technique Superkart) et ne devront subir aucune modification sous peine de sanction.

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.

23) Changement de matériel

L'échange de moteurs, de châssis et de l'ensemble du châssis / moteur est interdit entre les différents pilotes. Toutefois, un même moteur de réserve pourra être enregistré lors des vérifications techniques par plusieurs pilotes à condition d'être déclaré et enregistré avant son utilisation et que le concurrent n'utilise pas plus que ce qui est autorisé.

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 de la compétition. Les contrevenants seront disqualifiés de la compétition concernée.

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

24) Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales CIK-FIA.

25) Lors des vérifications techniques de chaque compétition, il sera procédé à un marquage des châssis et pièces principales des moteurs (carters). Un pilote pourra changer son matériel déjà identifié lors des vérifications techniques jusqu'au début des essais qualificatifs. Tout matériel changé devra être de la même marque (châssis, moteur) que le matériel mentionné sur le passeport technique et devra repasser les vérifications techniques.

CARBURANT

26) Le mélange utilisé doit être conforme à la définition du règlement technique en la matière.

Le carburant utilisé pour le Championnat de France de Superkart sera libre sur les épreuves FFSA, mais de type sans plomb du commerce au taux d'octane maximum de 102 en mesure RON (carburant désigné par la CIK accepté).

26 bis) Le délégué technique se réserve la possibilité d'effectuer des substitutions de carburants aussi bien aux essais qualificatifs que pour les courses. (Action de prévention au respect de la conformité supposée du carburant utilisé hors contrôle spécifique).

SÉCURITÉ GÉNÉRALE

- 27) Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur kart dans la direction opposée à celle de la course, à moins que cela ne soit strictement nécessaire pour dégager le kart d'une position dangereuse.
- a) Pendant les essais non-qualificatifs, les essais qualificatifs et les courses, les pilotes ne peuvent utiliser que la piste et doivent à tout moment observer les dispositions du code relatives au pilotage sur circuit. Le circuit est défini par les lignes blanches délimitant la piste des deux côtés. Les Pilotes sont autorisés à emprunter toute la largeur de la piste entre ces lignes. Si les quatre roues d'un kart se trouvent à l'extérieur de ces lignes, le kart est considéré comme étant sorti de la piste.
 - b) Pendant les essais non-qualificatifs, les essais qualificatifs et les courses, un kart qui s'arrête doit être dégagé de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres pilotes. Si le Pilote est dans l'impossibilité de dégager le kart d'une position dangereuse en le conduisant, il est du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance ; toutefois, si le kart redémarre grâce à une telle assistance, le pilote devra directement et définitivement rejoindre la zone de réparations (voie des stands), puis le parc fermé, sous peine d'être exclu du classement des essais qualificatifs ou de la course au cours desquels cette assistance aura été fournie. Sauf raison médicale ou de sécurité, le pilote doit obligatoirement rester à proximité de son kart jusqu'à la fin des essais non-qualificatifs, des essais qualificatifs ou des courses.
 - c) Toute réparation à l'aide d'outillage est interdite en dehors de la zone de réparations (voie des stands). Il est interdit d'embarquer à bord du kart tout outillage et/ou toutes pièces de rechange. Le pilote ne pourra recevoir une assistance que dans la zone de réparations (voie des stands).
 - d) Sauf dans les cas expressément prévus par le Règlement ou par le Code, personne, à l'exception du Pilote, n'est autorisé à toucher un kart arrêté à moins qu'il ne se trouve dans la Zone de Réparations (Voie des stands).
 - e) Quand la piste est fermée par la Direction de course pendant et après les essais et après l'arrivée jusqu'à ce que tous les karts concernés, mobiles ou non, soient arrivés en voie des stands ou au parc fermé, personne n'est autorisé à accéder à la piste excepté les commissaires de piste dans l'exécution de leur mission et le pilote lorsqu'il conduit.
 - f) Pendant les essais qualificatifs et courses, le kart ne peut être remis en marche que par le pilote lui-même, sauf s'il repart de la zone de réparations (voie des stands). Le pilote ne pourra recevoir aucune aide extérieure sur la piste pendant le déroulement d'une compétition, excepté en zone de réparations (voie des stands), qu'il ne pourra regagner que par ses propres moyens.
 - g) Une limitation de vitesse peut être imposée sur la zone de réparations (voie des stands) pendant les essais et les courses. Tout pilote dépassant cette limitation se verra infliger une pénalité prévue dans le règlement ou le code.
 - h) Si un Pilote est confronté à des problèmes mécaniques pendant les essais ou la (les) course(s) de la phase finale, il doit évacuer la piste dès que possible pour des raisons de sécurité.
 - i) Si un pilote est impliqué dans une collision, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord des commissaires sportifs.
 - j) Tout pilote ne pourra quitter la zone de réparations (voie des stands) que si le signal lumineux en sortie de voie des stands l'y autorise.
 - k) Les instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus par le code. Les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux semblables à ceux-ci de quelle que manière que ce soit.
 - l) Tout Pilote ayant l'intention de quitter la piste, de rentrer en zone de réparations (voie des stands) en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il peut le faire sans danger.

- m) En cours de compétition et sur ordre du Directeur de course ou du Directeur d'épreuve, le pilote qui se trouvera en infraction vis-à-vis du règlement technique, sauf au dernier tour, devra s'arrêter en zone de réparations (voie des stands) et remédier à cette non-conformité avant de reprendre la piste.
- n) Lorsqu'ils participent aux essais non-qualificatifs ou qualificatifs ou aux courses, les pilotes doivent en toutes circonstances porter l'équipement complet défini à l'Article 3 du Règlement Technique.
- o) En cas de « course par temps de pluie » (condition signalée par panneau par la Direction de course ou le Directeur d'épreuve), le choix des pneus est laissé à l'appréciation des pilotes, le Directeur d'épreuve ou de course se réservant le droit de recourir au drapeau noir s'il juge un pilote équipé de pneus inadéquats trop lent et dangereux pour les autres pilotes.

NOMBRE DE KARTS AUTORISÉS EN PISTE

28) Article 6.2 du Règlement des Circuits, Partie 1.

DÉROULEMENT D'UNE COMPÉTITION

29) Chaque Compétition se composera au moins d'essais libres ou privés, d'essai(s) qualificatif(s) et de finales, appelées « Course 1 », « Course 2 » et « Course 3 ».

- a) Essais : l'horaire de la compétition devra prévoir au minimum 15 minutes d'essais libres ou privés.
- b) Essais qualificatifs : pour les pilotes ayant satisfait aux vérifications techniques, dans le cas d'un format sur trois courses, une séance de 15 minutes **au minimum** est prévue*. Dans le cas d'un format sur deux courses, deux séances de 15 minutes **au minimum** sont prévues, espacées d'au minimum 2h15. * Un format possible des essais qualificatifs est de scinder une session en deux parties type deux fois 10 minutes sans intervalle minimum.

Les pilotes pourront commencer à déplacer leurs karts vers la «prégrille» entre cinq minutes avant l'heure prévue pour le début des essais qualificatifs concernés jusqu'à la fin de cette même période d'essais qualificatifs.

Lors de la séance, le pilote prendra le départ au moment de son choix. Les pilotes qui s'arrêteront lors de la séance qualificative ne seront pas autorisés à repartir, tout arrêt après la pesée est définitif. A leur arrêt ou à la fin de la séance, les pilotes devront se présenter à la balance pour être pesés moteur arrêté. Tous les tours complets sont chronométrés. Toutefois, tout pilote s'élançant sans effectuer son tour complet et **donc sans chrono significatif** est considéré n'avoir pas encore débuté sa séance s'il reste en zone de réparation et si son tour non chronométré est liée à un problème technique ou pneumatique **avéré**.

Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors de la ou des deux séances. En cas d'ex-aequo, le 2e meilleur temps accompli sera déterminant et ainsi de suite en cas de nouvel ex-aequo.

Un pilote dont le meilleur tour d'essais qualificatifs dépasse 115% de la pole-position ne sera pas admis à participer aux courses. Toutefois, dans des circonstances exceptionnelles, qui pourront comprendre la réalisation d'un temps au tour approprié lors d'une précédente séance d'essais non-qualificatifs, les commissaires sportifs pourront autoriser le pilote à prendre le départ des courses, en fin de grille. **Si aucun temps n'est pris en compte pour un pilote, il prendra le départ en fin de grille. Si plusieurs pilotes sont dans cette situation, leur position de départ sera déterminée par les commissaires sportifs.**

- c) Phase finale : les pilotes qualifiés (nombre déterminé par la longueur du circuit et spécifié dans le règlement particulier de la compétition) disputeront la phase finale, sur une distance minimale de 100 km en condition « normale », qui se déroulera selon le schéma suivant : Course 1, Course 2 et, le cas échéant, Course 3 (chaque course donne lieu à un classement final et une attribution de points au Championnat).

- d) Si la Compétition comporte 3 courses, la distance maximale par course pourra être fixée à **40,1 km**. **Ceci se comprend** à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier et se traduit par le nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser la distance maximale de 40,1 km dans le temps imparti. Le drapeau à damier sera présenté au kart de tête lorsqu'il franchit la ligne d'arrivée à la fin du tour pendant lequel cette distance est dépassée. Si la Compétition devait ne comporter que 2 courses au programme initial (c'est-à-dire hors aléas), la distance **maximale par course pourrait être allongée soit à 50 km, soit à une durée minimale de 20 minutes et 1 tour**.

*Course 1 (19 minutes + 1 tour) : positions de départ selon la place obtenue à l'issue des séances d'essais qualificatifs.

*Course 2 (19 minutes + 1 tour) : les positions de départ seront déterminées par le résultat de la Course 1. Les seules modifications possibles de la grille de départ ne pourront être que consécutives à des disqualifications ou des abandons déclarés par écrit aux commissaires sportifs à l'issue de la Course 1.

*Course 3 (19 minutes + 1 tour) : positions de départ selon la place obtenue à l'issue des Courses 1 et 2 **selon le barème de points attribuées** comme suit :

1er 90 points, 2^{ème} 80, 3^{ème} 72, 4e 66, 5e 60, 6e 54, 7e 50, 8e 46, 9e 42, 10e 38, 11e 34, 12e 32, 13e 30, 14e 28, 15e 26, 16e 24, 17e 22, 18e 20, 19e 18, 20e 17, 21e 16, 22e 15, 23e 14, 24e 13, 25e 12, 26e 11, 27e 10, 28e 9, 29e 8, 30^e 7, 31e 6, 32e 5, 33e 4, 34e 3, 35e 2, 36e 1 point.

En cas d'ex aequo entre plusieurs pilotes, ils seront départagés en fonction de leur classement aux essais qualificatifs.

- Si un Pilote ne prend pas le départ d'une course, il / elle recevra un nombre de points égal au nombre de points du dernier pilote classé moins 1 point.
- Si un pilote a été pénalisé par un drapeau noir ou a été disqualifié, il / elle recevra un nombre de points égal au nombre de points du dernier pilote classé moins 5 points pour la course mentionnée
- Tout Pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus, même s'il n'a pas terminé la Course 1 et/ou Course 2 et/ou Course 3, sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

Les seules modifications possibles de la grille de départ ne pourront être que consécutives à des disqualifications ou à des abandons déclarés par écrit aux commissaires sportifs à l'issue de la Course 1 et/ou Course 2 et/ou Course 3.

Les courses devront être espacées d'au moins 2h30.

GRILLE DE DÉPART

30) À l'issue de la dernière séance d'essais qualificatifs, la liste des pilotes qualifiés sera officiellement publiée, ainsi que les grilles de départ.

- a) Seuls ces pilotes seront autorisés à prendre le départ la Course 1, de la Course 2 et, le cas échéant, de la Course 3.
- b) Tout concurrent dont le(s) kart(s) est (sont) dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelle que raison que ce soit ou qui a de bonnes raisons de croire que son (ses) kart(s) ne sera (seront) pas prêt(s) à prendre le départ doit en informer le responsable de la prégrille, qui avisera le Directeur de course dès qu'il en aura l'occasion.
- c) Le pilote en tête de chaque grille prendra le départ de la course sur la position de la grille désignée dans l'homologation du circuit.

- d) L'accès à la grille prendra fin vingt minutes avant l'heure prévue pour le départ de la course. Tout kart qui n'aura alors pas pris sa position sur la grille ne sera plus autorisé à le faire, sauf circonstances exceptionnelles laissées à l'appréciation du collège des commissaires sportifs.

PROCÉDURE DE DÉPART

31) Article 2.20 des prescriptions générales.

32) Départs lancés pour karts à boîte de vitesses (circuits longs) : les karts seront précédés d'une voiture pilote (roulant à une vitesse de 60 à 80 km/h) et suivis d'une voiture d'intervention. À 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 et, à ce moment-là, le kart ayant obtenu la pole position devra rouler à la même vitesse et les autres karts devront maintenir leur position, sur deux lignes, jusqu'à ce que le départ soit signalé par l'extinction des feux rouges. Si le meeting l'exige, l'allumage des feux verts signale le départ.

À 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 premier tour de formation.

33) Les commissaires sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision. Les décisions des commissaires sportifs pourront prévaloir sur celles des juges de fait. Toute infraction aux dispositions du code ou du présent règlement sportif relatives à la procédure de départ pourra entraîner des sanctions allant de la pénalité en temps ou de passage par la voie des stands à la disqualification du pilote concerné de la compétition.

VOITURE DE SÉCURITÉ

34) La voiture de sécurité sera équipée de gyrophares orange sur le toit. Elle sera conduite par un pilote de circuit expérimenté. Elle aura à son bord un observateur, capable de reconnaître tous les karts en course et qui sera en contact radio permanent avec la Direction de course.

- a) Au maximum 30 minutes avant l'heure du départ de la course, la voiture de sécurité prendra position à l'avant de la grille et restera là jusqu'à ce que le signal des cinq minutes soit donné. A ce moment-là (excepté en application du point m) ci-dessous), elle couvrira un tour complet du circuit et rentrera dans la voie des stands.
- b) La voiture de sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course sur décision du Directeur de course. Elle ne sera utilisée que si des concurrents ou des officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course.
- c) Quand l'ordre sera donné d'utiliser la voiture de sécurité pendant la course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau «SC», qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention.
- d) La voiture de sécurité, feux orange allumés, gagnera la piste, où que se trouve le kart en tête de la course.
- e) Tous les karts en course doivent se mettre en file derrière la voiture de sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de kart et il est absolument interdit, avec les exceptions suivantes, de dépasser tant que les karts n'ont pas franchi la ligne (ou le point de départ suivant de la voiture de sécurité) après le retour aux stands de la voiture de sécurité. Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes :
 - Si un kart y est invité par la voiture de sécurité ;
 - Tout kart entrant dans les stands pourra dépasser un autre kart ou la voiture de sécurité après avoir franchi la 1ère ligne de la voiture de sécurité, comme défini ci-dessous ;

- Tout kart quittant les stands pourra être dépassé par un autre kart sur la piste avant qu'il ne franchisse la 2ème ligne de la voiture de sécurité, comme défini en o) ci-dessous ;
- Lors de son retour aux stands, la voiture de sécurité pourra être dépassée par des karts sur la piste une fois qu'elle aura franchi la 1ère ligne de la voiture de sécurité ;
- Si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

- f) Quand le Directeur de course le lui ordonnera, l'observateur à bord de la voiture de sécurité utilisera un feu vert pour faire signe de dépasser à tous les karts se trouvant entre ce kart et le kart de tête. Ces karts continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser, jusqu'à ce qu'ils atteignent la file de karts se trouvant derrière la voiture de sécurité.
- g) La voiture de sécurité sera utilisée au moins jusqu'à ce que le kart de tête soit derrière la voiture de sécurité et que les autres karts soient alignés derrière le kart de tête (ou, s'il y a plusieurs voitures de sécurité, tous les karts dans le secteur de cette voiture de sécurité).

Une fois derrière la voiture de sécurité, le kart de tête (ou le kart de tête de ce secteur) doit rester à une distance inférieure à 5 longueurs de kart (excepté en application du point j) ci-dessous) de la voiture de sécurité et tous les autres karts doivent rester en formation aussi serrée que possible.

- h) Pendant que la voiture de sécurité sera en service, les karts concurrents pourront entrer dans la voie des stands, mais ils ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la voiture de sécurité et la file de karts qui la suit passeront devant la sortie des stands ou seront sur le point de le faire. Un kart regagnant la piste avancera à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité de la file de karts se trouvant derrière la voiture de sécurité.

Dans certaines conditions, le Directeur de course pourra demander à la voiture de sécurité d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas et à condition que les feux orange de la voiture de sécurité restent allumés, tous les karts devront la suivre sur la voie des stands sans se dépasser. Tout kart entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter dans le garage attribué à son équipe.

- i) Lorsque le Directeur de course rappellera la voiture de sécurité, elle éteindra ses feux orange, ce sera le signal pour les pilotes qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour. A ce moment-là, le premier kart de la file derrière la voiture de sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de kart derrière elle. Lorsque la voiture de sécurité approchera de l'entrée des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux « SC » aux postes de surveillance seront retirés et remplacés par des drapeaux verts agités, les feux verts étant allumés sur la ligne. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.
- j) Chaque tour accompli pendant que la voiture de sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.
- k) Si la course se termine alors que la voiture de sécurité est encore en piste, elle regagnera la voie des stands à la fin du dernier tour et les karts se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.
- l) Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la voiture de sécurité. Dans ce cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal une minute. C'est le signal pour les pilotes que le départ de la course sera donné derrière la voiture de sécurité. Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité quittera la grille suivie de tous les karts dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 5 longueurs de kart. Il n'y aura aucun tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés.

Le dépassement est autorisé, pendant le premier tour uniquement, si un kart est retardé lorsqu'il quitte sa position sur la grille et que les karts se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder outre mesure le reste du plateau. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.

Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser un autre kart en marche s'il était immobile après le franchissement de la ligne par les autres karts et doit se ranger à l'arrière de la file de karts se trouvant derrière la voiture de sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la file de karts selon l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.

Une pénalité sera imposée à tout pilote qui aura, de l'avis des commissaires sportifs, dépassé sans nécessité un autre kart pendant le premier tour.

ARRÊT DE LA COURSE

35) Article 2.21 des prescriptions générales de la CIK-FIA

35 bis) Drapeau rouge :

Si lors des séances qualificatives, le drapeau rouge est agité par décision du Directeur de course (Cf. le code sportif international), les pilotes devront emprunter la voie des stands-

Dans ce cas, les pilotes devront se présenter directement et obligatoirement devant le feu de sortie de pit-lane. Ils attendront les consignes éventuelles de la Direction de course. Si c'est possible, ils seront autorisés à repartir pour le temps imparti restant au signal de fin de neutralisation (feu vert). Durant cette interruption, les véhicules sont considérés sous régime de « parc fermé » (aucune intervention n'est autorisée).

Un pilote qui souhaite arrêter sa séance devra néanmoins reprendre la piste comme les autres au signal pour *a minima* effectuer un tour même incomplet lui permettant de se présenter à la pesée prévue au parc arrivée (Régime de Parc fermé).

NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE

36) Article 2.22 des prescriptions générales de la CIK-FIA.

Si la course peut être reprise à l'appréciation du Directeur d'épreuve ou Directeur de course, la grille avec file unique sera déterminée par l'ordre d'arrivée au tour précédent celui au cours duquel la course a été arrêtée. Seuls les karts en pit-lane **ou ayant regagné par leurs propres moyens** l'aire de réparation seront admis à repartir.

Si la course du premier départ est considérée comme non avenue (moins de 2 tours effectués avant le drapeau rouge), elle pourra selon les circonstances être lancée derrière Safety (Cf. Voiture de Sécurité, point I).

ARRIVÉE ET PARC FERMÉ

37) Articles 2.23 et 2.13 des prescriptions générales.

INCIDENTS

38) Un « incident » signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes (ou toute action d'un pilote, rapportée aux commissaires sportifs par le Directeur de course ou le Directeur d'épreuve ou notés par les commissaires sportifs et rapportés au Directeur de course ou au Directeur d'épreuve pour enquête), qui :

- Ont provoqué l'arrêt d'une course en application de l'Article 11.11 du Code ;
- Violé les présentes prescriptions ou le Code ;
- Pris un départ anticipé ;
- Violé la signalisation par drapeaux ;
- Fait prendre un faux départ à un ou plusieurs karts ;

- Causé une collision ;
 - Fait quitter la piste à un pilote ;
 - Illégalement empêché une manœuvre de dépassement légitime d'un pilote ;
 - Illégalement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.
- a) Il appartiendra aux commissaires sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur d'épreuve ou du Directeur de course, si un ou des pilote(s) est/sont mêlé(s) à un incident; il(s) ne doi(ven)t pas quitter le circuit sans le consentement des commissaires sportifs.
 - b) Si un pilote est impliqué dans une collision ou un incident et qu'il en a été informé par les commissaires sportifs dans les trente minutes suivant la fin de la course, il ne doit pas quitter le circuit sans leur accord.
 - c) Les commissaires sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision.

Les commissaires sportifs doivent infliger une pénalité en temps de 10 5 secondes ou plus à tout pilote ayant causé un incident. Si l'incident est causé au cours d'une séance d'essais qualificatifs, ils doivent procéder à l'annulation de ses trois meilleurs temps réalisés dans la séance concernée. Toutefois, prenant en compte sa gravité, les commissaires sportifs pourront décider, à la place de la pénalité en temps de 10 secondes, d'une sanction parmi celles prévues dans l'échelle des pénalités à l'Article 12.3 du Code.

Des pénalités en temps pour faux départ peuvent être automatiquement infligées au pilote concerné sans qu'il soit nécessaire de procéder à une audition (Prescriptions générales FIA-Karting). Dans des cas de non-respect de la procédure de départ, de dépassement de la limitation de vitesse sur la voie des stands constatés lors d'une course ou de franchissement d'une ligne lors d'une course, les commissaires sportifs pourront recourir (outre l'échelle des sanctions possibles) à une pénalité de passage par la voie des stands. L'ordre de recourir à cette pénalité sera communiqué par les commissaires sportifs à la Direction de course, qui en informera par panneau le pilote concerné. Après le premier panneau de la pénalité, le pilote ne pourra couvrir plus de trois tours complets avant d'entrer dans la voie des stands. Toutefois, si la pénalité doit être infligée au cours des cinq derniers tours, ou après la fin de la course, le passage par la voie des stands sera substitué par une pénalité en temps de 25 secondes.

À l'issue de la course, les commissaires sportifs notifieront par écrit au concurrent la pénalité qui lui a été imposée, en spécifiant l'heure à laquelle la pénalité avait été annoncée au pilote par la Direction de course.

CÉRÉMONIE DE PODIUM

39) À l'issue de chaque course d'une compétition*, les pilotes classés 3e, 2e et 1er monteront successivement sur le podium. Le premier « Gentleman » pourra être convié. Le meilleur performeur de la catégorie **Coupe de France** pourra être également appelé.

L'hymne national du pilote vainqueur sera joué et les drapeaux nationaux des trois premiers seront hissés.

Le GP de France présente la particularité de désigner un vainqueur de GP, les 3 premiers de l'épreuve sont les pilotes honorés. Cf. point 8 du chapitre « CLASSEMENTS ».

DOTATION

40) Le meilleur performeur* de chaque épreuve du Championnat de France 2025 se verra offrir un train de pneus.

*Le pilote ayant obtenu le meilleur total de points sur l'ensemble de l'épreuve. En cas d'ex-aequo le place en dernière finale sera déterminante.

Un train de pneus pourra être offert par tirage au sort des présents (Championnat ou Coupe) lors de chaque épreuve FFSA 2025.

REMISE DES PRIX EN FIN DE SAISON

41) Le Champion de France, le vainqueur du Grand Prix de France et le vainqueur de la Coupe de France se verront remettre un trophée lors de la cérémonie des Trophées du Sport Automobile 2025. Le premier du classement « Gentleman » sera invité à la cérémonie des Trophées du Sport Automobile 2025.

ARTICLE 1 - CHÂSSIS

1.1. Châssis

Normes CIK/FIA

Dimension hors tout :

Largeur : 140 cm

Longueur : 210 cm

Hauteur : 65 cm maximum par rapport au sol (exception baquet, voir 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 2.9 mm et être en acier magnétique.

Aucune partie du châssis, y compris les ailerons et les plaques de terminaisons :

- Ne sera plus haute que **65 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 a posteriori, sans renforts apparents et sans qu'un effet aérodynamique soit possible).
- Ne dépassera le pare-chocs arrière (qui doit être en acier magnétique).
- 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).
- Ne dépassera une largeur maximale de 140 cm.
- Devra avoir un espace minimum de 25mm entre les pneus et toute partie de carrosserie.
- Empattement : minimum 106 cm et maximum 127 cm
- 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.

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 quelle que 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. Pare chocs.

Ce sont des protections obligatoires, avant, arrière et latérales. Obligatoirement réalisés en acier magnétique.

-Pare chocs avant :

Suivant spécifications de l'article 2.5.1.2.2 du règlement technique CIK-FIA.

-Pare chocs arrière :

Suivant spécifications de l'article 2.5.4.2. du règlement technique CIK-FIA.

-Pare chocs latéraux :

Suivant spécifications de l'article 2.5.1.2. du règlement technique CIK-FIA.

Application de la réglementation pare-chocs :

Réglementation CIK-FIA Obligatoire à partir 2011

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.

Catégorie Superkart (division 2) :

- 1 Châssis,
- 2 Moteurs ou 1 moteur et éventuellement un cylindre ; agréés par la CIK/FIA.

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 **soit enregistré et déclaré avant utilisation**.

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.

En cas de réparation « conséquente », le délégué technique est habilité à autoriser ou non la reprise de la compétition avec le matériel incriminé qui lui sera à nouveau présenté.

ARTICLE 2 – ROUES / PNEUS

2.1. Roues.

La largeur maximale des roues est de 250mm. Le diamètre hors-tout est de 350mm. 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. Pour les roues avant, il doit être réalisé par au moins 3 chevilles du côté extérieur.

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.

L'assemblage des différents éléments des fusées ne pourra être fait que par soudures.

Tous types d'assemblage par brasure, collage, est formellement interdit.

2.2. Pneus

Les pneus pour la catégorie seront d'un type homologué par la CIK-FIA, **ou ayant été homologués CIK-FIA, ou utilisé dans un Championnat Superkart approuvé par une ASN** et la période juste antérieure (2017/2019).

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 3 – 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 obligatoirement 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 impérativement 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 4 - MOTEURS

4.1 Motorisations autorisées.

1) SUPERKART (division 1)

A) Tout 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) Moteurs issus de la compétition moto Grand Prix 250 cm³ antérieurs à 2001 et conformes au modèle de base commercialisé par les constructeurs (selon catalogue officiel des constructeurs)

Allumage : respect de l'article 8 : Allumage.

C) 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

D) 2 moteurs monocylindres homologués en KZ1 & KZ2 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.

E) Les moteurs sans agrément CIK-FIA peuvent être autorisés à courir par les contrôleurs techniques et l'organisateur de la série à titre expérimental (catégorie de développement). Ces moteurs devront être en tous points conformes à l'article 9 du Règlement technique de la CIK-FIA.

2) SUPERKART (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) Moteurs agréés FFSA (selon le cahier des charges FFSA – Division 2. Monocylindre de 250 cm³, quota de production de 5 moteurs complets).

D) Les moteurs sans agrément CIK-FIA peuvent être autorisés à courir par les contrôleurs techniques et l'organisateur de la série à titre expérimental (catégorie de développement). Ces moteurs devront être en tout point conforme à l'article 9 du règlement technique de la CIK-FIA.

Les anciens moteurs, notamment Rotax* et les carters de substitution, sont autorisés pour le Championnat de France Superkart, dans le cadre de l'homologation technique d'origine. (**Rotax 256 avec pièces de substitutions reconnues par la CIK-FIA comme carters, cylindres, culasses...).

3) FORMULE SK - FFSA

A) Moteurs agréés FFSA (selon le cahier des charges FFSA - Formule SK).

Moteur issu d'engin motorisé de grande série (reconnu par la FFSA selon catalogue de base fourni par le constructeur).

Monocylindre 2 temps - Cylindrée maximum inférieur ou égal à 750 cm³.

Monocylindre ou Bicylindres 4 temps -Cylindrée maximum inférieur à 1000 cm³.

Refroidi par écoulement d'air ou par eau, d'un seul circuit uniquement.

Boîte de vitesses : 6 rapports maximum.

Quota de production d'un moteur complet.

B) Moteurs issus de la compétition moto Grand Prix 250 cm³ antérieurs à 2001 et conformes au modèle de base commercialisé par les constructeurs (selon catalogue officiel des constructeurs)

Allumage : respect de l'article 8 : Allumage.

C) Les moteurs sans agrément FFSA peuvent être autorisés à courir par les contrôleurs techniques et l'organisateur de la série à titre expérimental (catégorie de développement). Ces moteurs devront être en tous points conformes au cahier des charges Formule SK -FFSA.

4.2. Equipage mobile (bielle et vilebrequin)

Magnétique.

4.3. Cylindrée

250cc maximum sans tolérance.

4.4. Valve à l'échappement

Autorisée en division 1.

Autorisée suivant restriction de la CIK-FIA en division 2.

4.5. Identification-Plombage

Chaque carter pourra être identifié lors de l'enregistrement du matériel.

Tous les moteurs, devront obligatoirement posséder un N° d'identification individuel, gravé à un endroit parfaitement lisible, sur les carters-moteur.

ARTICLE 5 - CARBURATEUR

5.1 Diamètre du venturi:

Libre

5.2 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. « Silencieux d'aspiration obligatoire ».

Boite à air à volume variable interdite.

5.3 Comburant :

En tant que comburant, seul l'air peut être mélangé au carburant.

5.4 Injection :

Il est autorisé d'utiliser un système d'injection indirecte sans gain de puissance. Les boîtiers ou kit proposés seraient interchangeables par un contrôleur technique à tout moment de la compétition.

Tout système approuvé par la FFSA et attesté par le délégué technique lors des vérifications techniques pourra être employé sachant qu'un seul fabricant a manifesté la possibilité de présenter à ce jour un modèle de boîtier de kit d'injection se substituant au double carburateur en usage jusqu'à présent dans la discipline. Le libre accès exigé à (aux) modèle(s) existant(s) doit permettre à n'importe quel concurrent de pouvoir s'en équiper.

ARTICLE 6 - ÉCHAPPEMENT

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 100 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 et pourra être sanctionnée.

ARTICLE 7 - 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 8 - POIDS

Catégorie Superkart (division 1) : poids conforme au règlement CIK-FIA pour l'année en cours : 218 Kg.

Catégorie Superkart (division 2) : poids conforme au règlement CIK-FIA pour l'année en cours : 208 Kg.

Catégorie Formule SK-FFSA : poids minimum : 218 Kg.

8.1. Lest

Voir article 2.4.3 du règlement technique CIK-FIA 2020.

ARTICLE 9 - SÉCURITÉ

9.1. 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.

9.1.1. 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.

9.2. Feu rouge arrière

Obligatoire et homologué CIK-FIA, (modèle horizontal à leds recommandé) puissance Lumen en équivalent watt de 21 W, 25 leds minimum, exclusivement alimenté par batterie sèche de 12 volts minimum, commandé du poste de conduite par 1 interrupteur étanche.

Emplacement du feu :

Le feu rouge doit être placé dans une zone située à une distance de 40 à 60cm du sol et de 10cm 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.

9.3. Combinaison

Seules sont autorisées les combinaisons en cuir d'une seule pièce norme FIM – FFM.

Les Protections dorsales, coudières, genoux sont facultatives. Seules les doublures et sous-vêtements soie, coton, nomex™ sont autorisées.

9.4. Casques

Casque avec protection efficace et incassable pour les yeux.

Les casques doivent être conformes aux « Normes des casques admis » suivant la liste publiée dans le Règlement Sportif National Karting de l'année en cours.

L'utilisation de casques homologués aux normes CIK-FIA et fortement recommandées (voir annexe 2 de la réglementation CIK-FIA en cours).

9.5. Tour de cou

L'utilisation d'un tour de cou est recommandée.

9.6. Extraction

Pour permettre une intervention rapide des équipes de secours en cas d'accident, le volant devra être extractible, celui-ci et tout système associé devra être éprouvé ou de qualité, le contrôleur technique se réservant le droit de refuser une copie non conforme aux standards en la matière.

Le nassau-panel devra être maintenu par une goupille ou fixation par quart de tour type DZEUS avec anneau ou similaire avec anneau.

Il devra être mis en place 2 anneaux de chaque côté du baquet pour qu'en cas d'accident l'équipe d'extraction puisse lever le pilote avec le baquet.

ARTICLE 10 – 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 11 – ACQUISITION DE DONNÉES

Autorisée.

ARTICLE 12 – SYSTÈME DE COUPURE D'ALLUMAGE (SHIFTER)

Autorisé.

ARTICLE 13 - CARBURANT

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-FIA). 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.

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 carburant utilisé pour le Championnat de France de Superkart sera libre sur les épreuves FFSA, mais de

type sans plomb du commerce au taux d'octane maximum de 102 en mesure RON.

Le lubrifiant doit être agréé par la CIK-FIA 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 , DIGATRON FT 64).

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.

13.1. Réservoir

La capacité totale des réservoirs doit être de 19litres maximum. Le diamètre de la sortie ne doit pas être supérieur à 5mm.

Les réservoirs latéraux sont INTERDITS.

ARTICLE 14 - 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.
