

# REGLEMENT SPORTIF NATIONAL 2010

## 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](http://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, Cadet et Nationale, 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 **2010**), sauf règlement particulier.

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

- Mini kart : 7 – 10 ans (compétition à partir de 7 ans dans l'année, pour les titulaires d'un volant d'argent ou d'or dans une EFK ou 8 ans dans l'année, test de roulage à l'appui)
- Minime : 9 – 12 ans
- Cadet : 11 – 14 ans
- Nationale : 13 ans et plus
- KZ125 et FC : 15 ans et plus
- Superkart : 18 ans et plus
- Catégorie Open : 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'autorisation 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.

### **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.

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.

***Au cours des entraînements libres de loisir, la protection des roues arrière (art 5.2 du RTN) est fortement recommandée.*** 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.

Pour les karts de plus de 60ch la capacité sur un circuit homologué moto de vitesse sera de 2 karts par tranche de 100m dans la limite de 60 karts.

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.

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 avec un classement FFSA en cours de validité et homologuée par la Préfecture, ou sur une piste occasionnelle, 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 – ENVIRONNEMENT

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.

Les pilotes devront utiliser une bâche de protection du sol avec tapis absorbant, pour éviter les tâches d'hydrocarbures lors des compétitions ou entraînements.

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 administratives (sauf indications contraires de la FFSA).

## **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 seront passibles de la Commission de discipline pour l'organisateur et officiels sur l'épreuve (Directeur de Course – Président du 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 ou Commissaire Sportif, 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 :
- Note : pour l'application il convient de distinguer les épreuves CIK/FIA (comme Championnat du monde et d'Europe) et les épreuves FFSA (comme toutes les autres épreuves françaises).

### Epreuves CIK/FIA et FFSA:

- 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), jusqu'au 31 décembre 2013.
- 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

### Epreuves FFSA (y compris pour les Pilotes de moins de 15 ans):

- 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.
- **Les casques homologués pour rouler sur les épreuves CIK/FIA sont autorisés pour les épreuves FFSA.**

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 CIK/FIA :

- Une combinaison en cuir norme FIM ou en tissu enregistré CIK/FIA.

### Epreuves FFSA :

- 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 ininflammable 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.

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 laisser 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 Adjointes.

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 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'émargement 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 chronométrateurs). Le Chargé des Relations avec les concurrents s'abstiendra de toute prise de position. La neutralité sera la seule règle de fonctionnement.

## 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, triche ou fraude caractérisée, 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 à 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 : **mise hors course ou 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 ou exclusion**
  - 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'ÉPREUVE

### 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.

## 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 100 dB/A au maximum, y compris toute tolérance et influence de l'environnement, mesurée avec le moteur à un régime de 7500 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».

**Etalonnage :** 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<sup>ère</sup> manche qualificative dans l'ordre du tirage au sort ou des engagements ;

2<sup>ème</sup> 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.

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.

**Pour les karts de plus de 60ch, la capacité sur un circuit homologué moto de vitesse sera de 2 karts par tranche de 100m dans la limite de 60 karts.**

### 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<sup>ème</sup> dans la série B, le 3<sup>ème</sup> dans la série C, le 4<sup>ème</sup> dans la série D, puis le 5<sup>ème</sup> dans la série A, le 6<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup>, 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 du règlement des Championnats de France Grands Prix).**

## 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<sup>ère</sup> 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<sup>ère</sup> ligne d'accélérer avant cette ligne repère. Les deux pilotes de la 1<sup>ère</sup> 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.

**Dans le cas des départs arrêtés, un Pilote retardataire a la possibilité de rejoindre sa place de grille jusqu'au moment où les feux rouges de départ sont allumés ou jusqu'au retrait du drapeau rouge.**

**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 pole 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<sup>er</sup> 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 pole 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. ARRET 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 précédant 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 précédant 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 saisis 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<sup>ère</sup> 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 **680 €** 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 réclamations 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 irréfutable.

## 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 **3300 €** 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 **3300 €**. 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<sup>ème</sup> 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.