

REGLEMENT SPORTIF NATIONAL 2016

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 du Code du Sport et des règles techniques et de sécurité, disponibles en téléchargement libre sur notre site WEB www.ffsa.org rubrique «Sites et Infrastructures de l'Espace Licenciés».

ARTICLE 2. LICENCES

Voir réglementation des licences FFSA.

A noter que : en catégories Minikart, Minime et Cadet, le choix de la catégorie devra se faire en début d'année, avant le 31 mars. Passé le 15 septembre 2016, le pilote pourra prétendre passer en catégorie supérieure tant en entraînement qu'en compétition, dans le respect des conditions de délivrance. 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 **2016**), sauf Superkart et Minikart (âge révolu) ou règlement particulier.

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

- Minikart 4 temps : 6 ans minimum (âge révolu) – 10 ans
- Minikart 2 temps : 7 ans minimum (âge révolu) – 10 ans
- Minime : 9 – 12 ans
- Cadet : 11 – 15 ans
- Nationale: 13 ans et plus
- KZ2 : 15 ans et plus
- Superkart : 18 ans et plus (âge révolu)
- Handikart – entraînement : 10 ans et plus
- Handikart – compétition : 15 ans et plus
- Catégorie Open : 15 ans et plus
- Coupe de Marque : 13 ans et plus (voir le règlement particulier de la Coupe de marque)
- Catégorie Master : 32 ans et plus pour toutes les catégories fédérales et Coupes de marque.

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

Toute personne souhaitant accéder au parc assistance arrivée et/ou au contrôle technique devra être titulaire d'une licence nationale partenaire technique Karting.

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 application des articles R331-18 à R331-45 du code du sport et sous réserve de disposer d'une trousse 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 100 m en course de vitesse et 4 karts par tranche de 100 m 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 100 m avec un maximum de **36** karts présents simultanément sur la piste.
- Essais officiels d'une course de karts de catégorie A : le nombre de karts 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 100 m 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 60 ch, la capacité sur un circuit homologué moto de vitesse sera de 2 karts par tranche de 100 m 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, il faut se rapprocher des Règles Techniques et de Sécurité montées et Courses de Côte.

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 de 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 de 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 de Karting, le visa des deux Commissions Régionales de 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 de 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 (3 personnes), 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 Piste.

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.

Chaque pilote, dans le paddock, devra être muni d'un extincteur d'une capacité minimale de 6 kg et conçu pour combattre un incendie d'hydrocarbure (extincteur en cours de validité).

L'extincteur devra être présenté avant l'installation dans le paddock et devra ensuite être placé sous l'auvent de la structure de manière visible et accessible.

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

Tout déplacement des karts sur chariot devra se faire moteur arrêté. Silence moteur pendant la pause déjeuner prévue dans les horaires de l'épreuve.

Le démarrage des karts sur les chariots dans les paddocks est toléré, mais limité à 15 secondes ; tout dépassement sera sanctionné par les commissaires.

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, d'une dimension minimum de 2 m x 2,50 m pour éviter les tâches d'hydrocarbures lors des compétitions ou entraînements. Pour les épreuves d'Endurance, un tapis de sol devra être présent à l'intérieur et à l'extérieur du stand.

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, le Responsable du Chronométrage 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 clubs, démonstration/initiation).

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

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

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

Aucune autre modification ne sera acceptée.

Toute modification d'appellation ou de critères de catégories sans accord de la FFSA sera passible de la Commission de Discipline pour l'organisateur et 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 de 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 Piste 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 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 6 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 de 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 de Karting et être accompagnée d'un plan en double exemplaire visé par la Commission Régionale de Karting.
- D'une demande d'autorisation de Manifestation Sportive adressée au Préfet conformément à l'article A331-18 du code du sport.

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, 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 50 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 et Titres de participation Ecole Française de Karting.

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 CLUBS

6.1BIS DISPOSITIONS PARTICULIERES

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

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

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

Une demande d'autorisation de manifestation sportive doit être adressée au Préfet conformément à l'article A331-18 du code du sport.

6.2BIS LICENCE

Licence Internationale C.

Licence Nationale Concurrent Conducteur Karting (toutes catégories).

Licence Nationale Entraînement Course Clubs.

Titre de Participation course « clubs ».

6.3BIS MOYENS DE SECOURS

Dans le cadre d'une course « clubs », doivent être présents, dès le début de l'épreuve (début des essais officiels) 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 « clubs » et dans la limite de 80 pilotes participants, les officiels devront comprendre au moins un Directeur de course, un Directeur de Course adjoint ou Commissaire Sportif, un Commissaire Technique et un Médecin. Au-delà de 80 pilotes participants, l'organisateur sera responsable de l'augmentation du nombre d'officiels.

6.5BIS **MATERIEL ADMIS ET COHABITATION DES CATEGORIES**

Dans le cadre d'une course « clubs », voici le matériel admis :

Catégories fédérales :

- Minikart
- Minime – Cadet
- Nationale
- KZ2
- Open (Voir règlement technique) :
 - **OK (peuvent rouler en Open)**
 - **OKJ (peuvent rouler avec la catégorie Nationale, sans pneus pluie).**

Catégories Coupes de Marque

Matériel Loisir (Conformément aux R.T.S.)

La cohabitation des catégories doit se faire comme suit :

Groupe 1 : Minikarts 2 temps et 4 temps.

Groupe 2 : Minime et Cadet (cohabitation possible entre les moteurs d'ancienne et nouvelle génération).

Groupe 3 : Karts de 21 chevaux maximum, autres que ceux des groupes 1 et 2. Pneus pluie interdits.

Groupe 4 : karts de 30 chevaux maximum, autres que ceux des groupes 1, 2 et 3. Pneus pluie autorisés.

Groupe 5 : Karts 125cc avec boîte de vitesses.

6.6BIS **CONTROLES**

En priorité : sécurité châssis et équipement pilote.

Moteur : contrôle allégé (sauf exception).

ARTICLE 6 TER. DEFINITIONS D'UNE SERIE NATIONALE ET D'UNE COUPE DE MARQUE

6.1TER **SERIE NATIONALE**

La Série Nationale est une série d'épreuves d'une ou plusieurs catégories qui se déroule géographiquement sur le territoire de plusieurs Commissions Régionales de Karting.

Tout organisateur souhaitant organiser une Série Nationale doit être titulaire d'une licence l'habilitant à organiser une série nationale et délivrée conformément à la réglementation générale des licences FFSA. Elle est organisée selon un règlement déposé à la FFSA par son organisateur dans le respect du cahier des charges spécifique au dépôt d'une Série Nationale. Ce règlement doit avoir reçu l'agrément de la FFSA, avant toute publication ou publicité.

Chaque épreuve de la Série Nationale fera l'objet d'un règlement particulier propre adressé à la FFSA dans les délais prévus, précisant notamment les horaires et la liste des officiels ainsi que le nom du représentant de l'organisateur de la Série Nationale, mandaté sur place.

Le Directeur de Course et le Président du Collège officiant dans le cadre d'une épreuve de Série Nationale, devront être titulaires d'une licence internationale **et le Délégué Technique devra être titulaire d'une licence internationale de grade B au minimum.**

6.2TER **COUPE DE MARQUE**

La Coupe de Marque est une série d'épreuves réunissant les karts d'une ou plusieurs catégories de la même marque (châssis ou moteur).

Tout organisateur souhaitant déposer une Coupe de Marque doit être titulaire d'une licence l'habilitant à organiser et délivrée conformément à la réglementation générale des licences FFSA. Elle est organisée selon un règlement déposé à la FFSA par son organisateur dans le respect du cahier des charges spécifique au dépôt d'une Coupe de Marque.

Ce règlement doit avoir reçu l'agrément de la FFSA, avant toute publication ou publicité.

Chaque épreuve de la Coupe de Marque fera l'objet d'un règlement particulier adressé à la FFSA dans les délais prévus, précisant les horaires et la liste des officiels ainsi que le nom du représentant de l'organisateur de la Coupe de Marque, mandaté sur place.

Le Directeur de Course et le Président du Collège officiant dans le cadre d'une épreuve de Coupe de Marque, devront être titulaires d'une licence internationale **et le Délégué Technique devra être titulaire d'une licence internationale de grade B au minimum.**

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 2005 / K 2005 (jusqu'au 31/12/2018) / SAH 2010 / SA 2010 / K 2010 (**jusqu'au 31/12/2022**)
- SFI Foundation Inc., Spéc. SFI 31.1A et 31.2A (Etats-Unis) (jusqu'au 31/12/2018)
- Snell-FIA CMR2007 / FIA CMS2007 (obligatoire pour les pilotes de moins de 15 ans)
- FIA 8860-2004 (**jusqu'au 31/12/2020**) / FIA 8860-2010

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.
- British Standards Institution BS 6658-85 de type A et de type type A/FR, (Grande-Bretagne)
- **SA 2000**
- **K 98**
- 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.

- Une combinaison répondant aux critères suivants :

Epreuves CIK/FIA :

- Une combinaison en cuir norme FIM ou en tissu enregistrée 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 et le tour de cou sont obligatoires pour les catégories Minikart, Minime et Cadet et fortement recommandés pour l'ensemble des catégories.

Le port d'une écharpe, d'un foulard ou de tout autre vêtement flottant porté au niveau du cou, même à l'intérieur d'une combinaison, est interdit à toute personne qui roule dans un kart, afin d'assurer une obligation de sécurité et de moyen.

Par ailleurs, les cheveux longs devront être attachés de manière à ne pas dépasser du casque.

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. L'équipement du pilote sera contrôlé sous la responsabilité du Délégué Technique ou du Commissaire Technique responsable avant et pendant l'épreuve.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que certains matériaux de casque ne doivent être ni peints, ni porter d'adhésifs, ni avoir d'artifices autres que ceux du fabricant (se renseigner sur la compatibilité des produits auprès des professionnels revendeurs, seuls habilités à donner une garantie à ce sujet). **De ce fait, les caméras sont interdites en toutes circonstances sur les casques.**

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
- les Commissaires de Piste
- le/la Secrétaire de la manifestation.

Dans une compétition, les officiels devront comprendre au moins un Directeur de Course, un médecin, des commissaires de pistes, trois Commissaires Sportifs et un commissaire Technique (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 (**conjoint, ascendant ou descendant**) participe à la compétition en tant que pilote ou concurrent/conducteur.

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

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

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

ARTICLE 9. DIRECTEUR DE COURSE

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

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

ARTICLE 10. CONDUITE DE LA MANIFESTATION SPORTIVE

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

En particulier, il devra :

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

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

ARTICLE 11. COMMISSAIRES

11.1 COMMISSAIRES SPORTIFS

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

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

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

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 commissaires sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision. 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. **Tout pilote convoqué à la Commission Sportive sera jugé par défaut s'il ne se présente pas dans les 30 minutes suivant la convocation.**

11.2. COMMISSAIRES TECHNIQUES

Le Commissaire Technique a pour mission de s'assurer de la conformité technique du matériel et de l'équipement 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 responsable 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 (championnat régional, Coupe et Trophée) : deux Commissaires Techniques minimum + des Commissaires Techniques Stagiaires.
- les Courses Clubs et Amicales : 1 Commissaire Technique au minimum.

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 fait 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

▪ Mission principale

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

▪ Présence lors du déroulement de l'épreuve

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

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

▪ Fonction

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

▪ Concertation

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

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 Internet, 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,
- pour les pilotes mineurs dont le tuteur n'est pas présent, un formulaire de délégation devra être fourni, dûment rempli.
- 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 conservera 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 vérifications administratives et techniques.

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 respect de l'article 2.3.5. du Code Sportif International. Dans le cas où ladite épreuve ferait partie d'un Championnat national ou d'une série nationale, 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 **du début des essais officiels** 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 Piste.
- 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, **sauf en catégories Minikart et Handikart pour des raisons de sécurité, en dehors du Championnat ou de la Coupe de France Handikart, le pilote se verra présenter un drapeau noir et devra rentrer en parc d'assistance.** Il lui est interdit d'emporter tout matériel de réparation (bougie, clé à bougie, ...).
- 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, y compris dans les voies d'accélération et de décélération.
- 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.
- Tout dispositif de transmission ou d'enregistrement d'images embarqué, est interdit dès les essais chronométrés.

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.

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.**
- Pilote ne laissant pas un écart visible avec le kart qui précède : **5 places ou 5 points de pénalité.**
- 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 tour de cou : 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, insultes, 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 pneus et changement bougie : **déclassement ou départ interdit.**
- **Sortie partielle du couloir (2 roues) : 3 points ou 3 places.**
- **Sortie totale du couloir (4 roues) : 5 points ou 5 places.**
- **Absence de transpondeur : déclassement de la manche concernée.**

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 places.

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 **sanctionné d'un avertissement et/ou d'une pénalité.**

- Seconde présentation du drapeau avec le numéro du kart : **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 RÉPARATION

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 utilisés 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 défaut 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. 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.

- **Panneau Investigation** : 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 panneau investigation 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 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 agité : *ralentir, début de zone neutralisée*, 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.

Pour la catégorie Handikart, lorsque les pilotes handi roulent avec les valides, pour des raisons de sécurité et pour faciliter l'assistance qui peut leur être fournie, leur kart devra être équipé d'une plaque de fond rouge avec des numéros blancs.

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
- KF - KFJ,
- KZ2
- 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 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 « Master », il sera établi de la façon suivante :

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

ARTICLE 27. BRUIT

27.1 MESURE EN STATIQUE

27.1.1 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 de **96 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.

Un pilote pour lequel la mesure sonométrique de son kart serait supérieure à **96 dB/A**, aura l'obligation de remettre son kart en conformité pour être autorisé à poursuivre l'épreuve.

27.1.2 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: mesure de bruit en statique, le kart posé sur un support, le sonomètre sera placé à un mètre de l'extrémité du silencieux, formant un angle de 45°, et à la même hauteur que le silencieux, tolérance de +/- 5 cm.

Lieu des mesures: dans un des parcs d'assistance ou dans le parc fermé.

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

27.2 MESURE EN DYNAMIQUE - Sur les Championnats et Coupes de France.

27.2.1 CONTROLE DES DECIBELS

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

Pour toutes les catégories, en complément de l'article 27.1, la limite du bruit en vigueur est de **108 dB/A** au maximum, y compris toute tolérance et influence de l'environnement, mesurée en dynamique.

Le contrôle dynamique sera effectué pendant toute la durée de l'épreuve, toute infraction constatée sera notifiée aux Commissaires Sportifs.

Un pilote pour lequel la mesure en dynamique, de son kart en piste, serait supérieure à **108 dB/A**, devra obligatoirement se soumettre à la mesure en statique.

27.2.2 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».

Calibrage : 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 de la mesure de bruit en dynamique : positionnement du micro au-dessus de la piste orienté vers le bas, à une hauteur de 2,5 m +/- 0,1m, réalisé selon les directives CIK-FIA.

Lieu des mesures : le micro devra être positionné dans un secteur de la piste où le moteur est en pleine charge, sur la trajectoire habituellement utilisée par les karts.

Le micro peut être installé à tout endroit de la piste, après avis de la FFSA.

Conditions atmosphériques : le micro devra être efficacement protégé de la pluie et du vent.

Tous les instruments devront fonctionner dans la gamme de température et d'humidité déclarée par leur fabricant.

Résultat des mesures : les résultats obtenus lors des mesures sont à communiquer au Collège des 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 sauf en Superkart.

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

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

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

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

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

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

Par essais chronométrés :

Manches qualificatives suivant le classement établi par les essais chronométrés ;

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

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

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 :

- 1501 m à 2000 m de longueur, la capacité maximale sera de 45 karts présents simultanément sur la piste.
- Plus de 2000 m 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 100 m dans la limite maximale de 25 karts présents simultanément sur la piste.
- Course d'endurance : 4 karts par tranche de 100 m dans la limite maximale de 25 karts présents simultanément sur la piste.

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

28.1. **EX-AEQUO**

En cas d'ex aequo à l'issue des manches qualificatives, ils seront départagés par le classement des essais chronométrés.

28.2. **COHABITATION DES CATEGORIES**

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

ARTICLE 29. MANCHES QUALIFICATIVES

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

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

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

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

B contre C A contre C B contre D

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

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

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

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

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

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

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

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

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

29.1. **MANCHES QUALIFICATIVES PARTICIPATION**

Un pilote ne pourra prétendre participer aux phases finales (pré-finale et finale) que s'il a effectivement participé aux manches de qualification, cette non-participation ne pouvant être due qu'à un événement indépendant de la volonté du pilote et constatée 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.

ARTICLE 29 BIS. MANCHES QUALIFICATIVES (NOUVEAU SCHEMA SPORTIF)

Les Championnat de France possèdent un nouveau schéma sportif lorsqu'ils se déroulent sur un week-end de course, notamment pour les phases finales.

En manches qualificatives, en Championnat de France, comme en Coupe de France, les séries **comprendront entre 12 et 15 pilotes.**

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 côté 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.

Les pilotes ayant satisfait au contrôle technique sont répartis en séries égales si possible, par tirage au sort en présence d'au moins un commissaire sportif. Une séance de 8 minutes par série est prévue. Chaque série comprendra un nombre maximum de 36 pilotes. Lors de la séance, le pilote prendra le départ au moment de son choix. Tout pilote ayant franchi la ligne tracée à la sortie de l'aire de départ sera considéré comme ayant pris le départ et son temps sera pris en compte, quelles que soient les circonstances. Tous les tours complets sont pris en compte. Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors de la séance. En cas d'exæquo, le 2^{ème} meilleur temps accompli sera déterminant et ainsi de suite en cas de nouvel exæquo. Le classement final des essais qualificatifs sera établi comme suit :

- **S'il y a une seule série : la grille sera déterminée dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque pilote.**
- **S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide ne dépasse pas 101 % du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide : le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque pilote.**
- **S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101 % du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide : 1^{ère} place au meilleur temps de la 1^{ère} série (meilleur temps absolu), 2^{ème} place au 1^{er} temps de la 2^{ème} série, 3^{ème} place au 2^{ème} meilleur temps de la 1^{ère} série, 4^{ème} place au 2^{ème} meilleur temps de la 2^{ème} série, 5^{ème} place au 3^e meilleur temps de la 1^{ère} série et ainsi de suite.**
- **S'il y a trois séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide ne dépasse pas 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide : le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides, réalisés par chaque pilote.**
- **S'il y a trois séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101 % du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide : 1^{ère} place au meilleur temps de la 1^{ère} série (meilleur temps absolu), 2^{ème} place au meilleur temps de la 2^{ème} série, 3^{ème} place au meilleur temps de la 3^{ème} série, 4^{ème} place au 2^{ème} meilleur temps de la 1^{ère} série, 5^{ème} place au 2^{ème} meilleur temps de la 2^{ème} série et ainsi de suite.**
- **Et ainsi de suite selon le même principe s'il y a davantage de séries. Si aucun temps n'est pris en compte pour un pilote, il prendra le départ en fin de grille. Si plusieurs pilotes sont dans cette situation, leur position de départ sera tirée au sort. Tout arrêt d'un pilote en zone de réparations ou en parc d'assistance sera définitif. En aucun cas il ne lui sera permis de repartir.**

Pour la catégorie Superkart, voir réglementation particulière.

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.

Tout arrêt d'un pilote en zone de réparation ou en parc d'assistance pendant les essais qualificatifs sera définitif. En aucun cas, il ne lui sera permis de repartir.

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.

Sur la pré-grille est déterminée la position exacte que chacun des concurrents doit occuper au moment du départ des différentes épreuves (série, manche, finale, etc) à laquelle 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 pole position peut choisir sa place de départ (sauf contre-indication d'homologation spécifique au circuit en Superkart et en KZ2 Long Circuit), sans pour cela amener un changement dans les lignes suivantes.

Les tours de formation (2 au minimum comprenant un tour de chauffe et un tour 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.

Durant le ou les tours de formation il est interdit de zig-zager ainsi que de dépasser le détenteur de la pôle position.

b) *Types de départ Les départs sont donnés de la façon suivante :*

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

Départ arrêté : réservé aux karts à boîte de vitesses.

Toute simulation de départ durant les tours de formation est interdite

Au terme des tours de formation, les pilotes devront se placer dans les emplacements tracés sur la piste sur deux lignes ou deux par deux décalés. Tous les karts seront sur deux files à l'arrêt, moteur en marche.

Un pilote retardataire aura la possibilité de rejoindre sa place sur la grille jusqu'au retrait du drapeau rouge.

Le départ sera donné sans obstacle d'aucune sorte (cônes, balises, etc...) au milieu de la piste.

Le Directeur de Course ou son adjoint se trouvant sur la ligne de départ drapeau rouge levé.

Les feux resteront éteints jusqu'à ce que le dernier kart ait pris place sur la grille.

Quand tous les karts seront immobilisés sur la grille, un Commissaire présentera un drapeau vert en fond de grille.

Le Directeur de Course ou son adjoint et le commissaire évacueront ensemble la piste et les Pilotes se trouveront alors sous les ordres du Directeur de Course.

Le Directeur de Course lancera la procédure d'allumage automatisée des 4 feux rouges (la séquence durant 4 secondes). Le départ sera considéré comme donné à l'extinction des feux commandée manuellement par le Directeur de Course dans les 2 secondes suivantes.

Pour les pistes non équipées de feux séquentiels, le Directeur de Course allumera les feux rouges et le départ sera considéré comme donné à l'extinction des feux dans les 5 secondes.

S'il n'est pas satisfait de la procédure, le Directeur de Course allumera le feu orange clignotant lequel signifiera qu'un tour de formation supplémentaire devra être effectué.

Si un pilote ne démarre pas ou cale, il est dans l'obligation de rester dans son kart et de le signaler en levant le bras.

Dans ce cas, un tour de formation supplémentaire pourra être accordé.

Le ou les pilotes n'ayant pas démarré ne pourront sortir de leur kart et repartir que par leurs propres moyens après que tout le plateau les aura dépassés.

Ils ne seront pas autorisés à reprendre leur place dans la formation et prendront le départ à l'arrière de celle-ci. Le ou les places restées vacantes ne pourront pas être occupées par d'autres pilotes.

Départ roulant :

Pour les catégories à démarreur et embrayage, la pré-grille sera disposée en épi. Les mécaniciens seront tenus de quitter la pré-grille trois minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course.

Tout pilote qui ne pourrait démarrer de la pré-grille après la présentation du drapeau vert et qui bénéficierait de l'intervention d'un mécanicien ne sera autorisé à quitter la pré-grille que sur ordre du responsable de la pré-grille; le pilote prendra le départ à l'arrière de la formation

quel que soit le nombre de tours de formation.

Pendant les tours de formation 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. 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 entre la ligne rouge et la ligne de départ, il se verra présenter le drapeau noir et sera mis hors course. Durant le premier tour de chauffe le principe de la ligne rouge ne s'applique pas

Si un pilote est resté en pré-grille, il ne pourra plus en sortir à partir de l'instant où la pole position aura franchi 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 le dernier tour de formation les pilotes devront ralentir à l'endroit indiqué par le Directeur de Course pendant le briefing et matérialisé par un panneau « FORMATION » afin de permettre le regroupement de tous les pilotes.

Les pilotes s'avanceront à vitesse réduite et constante vers la ligne de départ rangés sur 2 files jusqu'à la ligne d'accélération franche des 25 mètres. Chacune des files devra se tenir à l'intérieur des couloirs tracés sur piste dans la portion de piste précédent la ligne de départ. Les sorties du couloir avant que le départ ne soit donné seront sanctionnées par les Commissaires Sportifs

Durant la phase d'approche, les feux seront au rouge. Les karts maintiendront leur position et devront laisser un écart visible et significatif avec le kart qui précède jusqu'à ce que le signal de départ soit donné.

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 1ère ligne d'accélérer avant cette ligne repère. Les deux pilotes de la 1ère 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.

S'il est satisfait de la formation, le Directeur de Course donnera le départ en éteignant les feux rouges. S'il n'est pas satisfait de la procédure, il allumera le feu orange clignotant, lequel signifiera qu'un tour de formation supplémentaire devra être effectué.

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 1er tour de formation.

31.1. 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.

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 national 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).

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

En cas de «Course par temps de pluie» (condition signalée par panneau par la Direction de Course ou le Directeur d'Épreuve), le choix des pneus est laissé à l'appréciation des Pilotes, le Directeur d'Épreuve ou de Course se réservant le droit de recourir au drapeau noir s'il juge un Pilote équipé de pneus inadéquats trop lent et dangereux pour les autres Pilotes. De fait,

L'utilisation de pneus «slicks» est obligatoire dans tous les autres cas de figure.

- 31.3. 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 pourra être moins importante que la distance en finale.

ARTICLE 32. MINIMES - CADETS - MINIKART

Les Minikart 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 damier.

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

Le parcours situé entre la ligne d'arrivée et l'entrée du parc assistance est placé sous le régime du 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. SUSPENSION DE COURSE OU DES ESSAIS

A. S'il devient nécessaire de suspendre la course ou les essais à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé sur la ligne. Simultanément, les drapeaux jaunes seront déployés aux postes des Commissaires de Piste. La décision de suspendre la course ou les essais ne pourra être prise que par le Directeur de Course (ou s'il a dû s'absenter, par son adjoint). Si le signal de cesser de courir est donné :

- pendant les essais : tous les karts réduiront immédiatement leur vitesse et rentreront lentement au parc d'assistance « Arrivée », et tous les karts abandonnés sur la piste en seront enlevés ; les essais seront relancés dès que possible pour respecter l'horaire original des essais ;

- pendant les manches qualificatives ou une course de la phase finale : tous les karts devront immédiatement réduire leur vitesse et gagner l'entrée du parc d'assistance « Arrivée » ou s'immobiliser sur la piste à l'endroit désigné lors du Briefing, sachant que :
 - le classement de la manche ou d'une course de la phase finale sera le classement au terme du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt aura été donné.

B. Suite à la suspension d'une manche qualificative ou de la course, la procédure à suivre varie selon le nombre de tours complets effectués par le pilote en tête de la manche qualificative ou de la course avant que le signal d'arrêt de la manche qualificative ou de la course ne soit donné :

Cas A : Moins de 2 tours. Aucun point ne sera attribué. Si la manche peut être reprise, un nouveau départ sera donné dans un délai aussi court que possible après que le drapeau rouge aura été présenté. La longueur de la nouvelle course sera la distance intégrale prévue pour la course initiale. Le premier départ sera considéré comme nul et non avvenu. La grille de départ sera la même que pour la course initiale. Les places non occupées de la grille resteront vacantes.

Cas B : Plus de 2 tours mais moins de 60 % (75 % pour la catégorie Superkart) de la distance prévue pour la course (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Si la manche peut être reprise, la longueur de la nouvelle course sera égale à la différence entre le nombre de tours prévus et le nombre de tours accomplis. L'Article 35 Bis s'appliquera. Dans le cas contraire (si la manche ne peut être reprise), la moitié des points sera attribuée.

Cas C : 60 % (75 % pour la catégorie Superkart) ou plus de la distance prévue pour la course (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Les karts seront directement dirigés vers le parc fermé et la course sera considérée comme s'étant terminée lorsque le kart de tête aura franchi la ligne au terme du tour précédant celui au cours duquel la course a été arrêtée. La totalité des points sera attribuée.

Pour les manches qualificatives, seuls les pilotes précédemment présents sur la pré-grille avant l'arrêt de la course et ceux qui se trouvaient en zone de réparation alors que le drapeau rouge était présenté, seront autorisés à prendre le nouveau départ ; **Les places de la grille seront déterminées par l'ordre d'arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été suspendue.** Pour la pré-finale et finale, seuls les pilotes ayant franchi la ligne d'arrivée pendant le tour précédant la suspension pourront prendre le nouveau départ. Les places de la grille seront déterminées par l'ordre d'arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été suspendue.

Après une situation de suspension, le délai doit être aussi court que possible (30 minutes maximum). Ce n'est qu'en cas de force majeure que les Commissaires Sportifs autoriseront une extension de cette période précédant le nouveau départ, et dès que l'heure de la reprise sera connue les pilotes en seront informés. Dans tous les cas, un avertissement (sonore ou autre) sera donné au minimum dix minutes avant, un panneau sera présenté dix minutes avant la reprise, chaque signal sera accompagné d'un avertissement sonore. L'accès à la pré-grille sera fermé cinq minutes avant le nouveau départ, 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 avvenu.
- de 30 % à 60 % de la course effectués : attribution de 50% des points et le résultat sera donné par ordre final à la fin du tour précédent la suspension. Cependant si la course peut être reprise, la durée de la nouvelle course sera égale à la différence entre le temps prévu et le temps déjà accompli.
- Plus de 60% de la course effectués : course déclarée accomplie et le résultat en sera donné par ordre final à la fin du tour précédent la suspension.

ARTICLE 35. BIS REPRENDRE UNE COURSE APRES SUSPENSION

Reprendre une course de phase finale selon la procédure SLOW.

Si une course est suspendue en application de l'Article 35 du RSN, la procédure de reprise pourra être effectuée selon la procédure « SLOW » (conditions matérielles réunies).

Aux ordres du Directeur de Course, les pilotes procéderont à un départ en situation de neutralisation pendant un tour ou plus.

Aux postes de Commissaires de Piste seront présentés des panneaux « SLOW », accompagnés de drapeaux jaunes immobiles.

Si la formation est satisfaisante, le Directeur de Course signalera la reprise de la course au moyen d'un drapeau vert agité sur la ligne. Il demeurera interdit de dépasser jusqu'à ce que les karts aient franchi la ligne.

A l'approche de la ligne, où un drapeau vert sera agité par le Directeur de Course, les pilotes pourront accélérer seulement après avoir franchi la ligne jaune précédant la ligne.

Les drapeaux jaunes et les panneaux « SLOW » présentés aux postes de Commissaires de Piste seront alors retirés et remplacés par des drapeaux verts agités. Ces drapeaux seront présentés pendant au maximum un tour.

ARTICLE 35. TER NEUTRALISATION DE COURSE

Le Directeur de Course pourra décider de neutraliser une manche qualificative ou une course. Cette procédure ne sera utilisée que pour une durée limitée, uniquement en cas d'encombrement de la piste ou si des pilotes ou des officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la manche qualificative ou de la course.

Quand l'ordre sera donné de neutraliser la manche qualificative ou la course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau «SLOW» (panneau de couleur jaune, avec inscription «SLOW» en noir), qui seront maintenus jusqu'à la fin de la neutralisation. Les feux orange clignotants seront allumés à hauteur de la ligne.

Tous les karts en course devront se mettre en file derrière le kart de tête et il sera absolument interdit de dépasser. Les dépassements seront autorisés uniquement si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

Le kart de tête donnera la cadence des tours de neutralisation, à une allure modérée et tous les autres karts devront rester en formation aussi serrée que possible.

Pendant la neutralisation, les karts pourront entrer en zone de réparation, mais ils ne pourront regagner la piste que lorsqu'ils y seront autorisés par un commissaire. Un kart regagnant la piste avancera à une vitesse modérée jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité de la file de karts se trouvant derrière le kart de tête.

Lorsque le Directeur de Course décidera de mettre un terme à la neutralisation, il fera éteindre les feux orange clignotants, ce sera le signal pour les pilotes que la course sera relancée dès le passage suivant sur la ligne. Dans le dernier tour de neutralisation, les panneaux «SLOW» seront maintenus et les drapeaux jaunes seront présentés immobiles.

À ce moment-là, le kart de tête continuera de donner la cadence, à une allure modérée. La relance de la course sera indiquée par le Directeur de Course au moyen d'un drapeau vert agité à hauteur de la Ligne. Tant que les karts n'auront pas franchi la ligne à la fin de la neutralisation de la manche qualificative ou de la course, tout dépassement sera interdit. Au retour vers la ligne, où sera agité un drapeau vert par le Directeur de Course, les pilotes ne pourront accélérer qu'à hauteur de la ligne jaune précédant la ligne. Les drapeaux jaunes et les panneaux «SLOW» aux postes de surveillance seront alors retirés et remplacés par des drapeaux verts agités. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.

Chaque tour accompli pendant la neutralisation sera compté comme un tour de course.

Si la course se termine alors que la neutralisation est en cours, les karts se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale. Les dépassements seront autorisés uniquement si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

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

L'accès au Parc d'assistance (parc fermé) n'est autorisé qu'aux seules personnes licenciées 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 du Délégué Technique, il est interdit de faire de la mécanique dans les parcs d'assistance (parc fermé). Seul le montage/démontage des roues, du réservoir, du réglage de la largeur hors tout AR et la pression des pneumatiques sont autorisés.

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, sauf celle demandée par le Délégué Technique.

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 Délégué Technique ou du Commissaire Technique responsable de l'épreuve et en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs, il sera possible de substituer avant le départ, la motorisation complète ou partielle ou tous autres éléments, par le matériel fourni par la FFSA, identique à celui du concurrent.

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 il est établi en présence du pilote et de son représentant légal (si le pilote n'est pas majeur) , 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, constaté par le Directeur de Course ou le Collège des Commissaires Sportifs devra être présenté aux Commissaires Techniques qui détermineront les réparations ou changements de pièces.

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

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

ARTICLE 39. CLASSEMENT

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

Tous les pilotes qui prennent le départ, seront classés selon leur ordre de passage après le baisser du drapeau à damier 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 et titulaire d'une licence 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 690 € 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 des vérifications administratives si la réclamation porte sur la validité de l'engagement d'un concurrent.
- la fin des vérifications techniques 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 ou aux Commissaires Sportifs dans les 10 minutes suivant l'affichage.

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

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

ARTICLE 42. EXAMEN DES RECLAMATIONS

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

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

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

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

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

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

Il est précisé que :

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

ARTICLE 43. IRRECEVABILITE

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

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

Aucune réclamation ni appel ne sera admis à l'encontre des sanctions signifiées en course : présentation du drapeau noir et blanc, présentation du drapeau noir à disque orange, présentation du drapeau noir, ainsi que contre les sanctions prises en cas de contrôle positif des pneumatiques.

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, sous peine de déchéance, 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 à la FFSA sa lettre d'appel dans le délai de 96 heures à compter de la notification de l'intention d'appel aux commissaires sportifs.*

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 4 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 à la FFSA, accompagnée de la caution de 3300 €. Dans ce cas, la déclaration d'intention d'appel n'est donc plus exigible.

Dans les deux cas, l'appel peut être introduit par télécopie ou par tout autre moyen de communication électronique avec confirmation. Une confirmation par lettre recommandée avec accusé de réception de même date sera exigée.

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

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

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

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

ARTICLE 45. TRIBUNAL D'APPEL SPORTIF

Le Tribunal d'Appel Sportif de la FFSA statuera en dernier ressort sur tout appel interjeté contre une sanction prononcée par un Collège de Commissaires Sportifs.
Le représentant de la FFSA est chargé de l'instruction des affaires soumises au Tribunal d'Appel Sportif. La procédure abrégée est applicable en cas d'urgence.
Les principes de fonctionnement du Tribunal d'Appel Sportif de la FFSA sont définis par le service juridique de la FFSA.

ARTICLE 46. FRAIS DE PROCEDURE

Le Tribunal d'Appel Sportif fixe le sort des frais de procédure lesquels comprendront les frais de déplacement des membres du Tribunal d'Appel Sportif et décide éventuellement de la condamnation de tel ou tel intéressé au paiement de tout ou partie des frais.
Le montant des frais sera liquidé par les services administratifs de la FFSA qui en assureront le recouvrement. Faute par le licencié condamné de régler le montant dans le délai de 15 jours de la 2^{ème} réclamation recommandée avec accusé de réception contenant mise en demeure, son dossier sera transmis à la Commission de Discipline.

ARTICLE 47. AMENDE DE FOL APPEL

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

ARTICLE 48. SOLIDARITE

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

ARTICLE 49. DISPOSITION SUPPLETIVE

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

ARTICLE 50. RAPPORT DE CLOTURE

Toute compétition de karting donne lieu à rédaction d'un rapport de clôture réglementaire comprenant : la liste des engagés, les classements, les incidents de course, les noms des officiels : Directeur de Course, Commissaires Sportifs et Techniques, sur l'imprimé spécial délivré par la FFSA. Un exemplaire doit être adressé sous huitaine à la FFSA et un exemplaire doit être adressé à la Commission Régionale de Karting par l'ASK organisatrice, également sous huitaine, 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.
Dans le cadre d'une course clubs, le rapport d'épreuve simplifié, conforme à la fiche de clôture type, signé par le Directeur de Course doit être adressé à la FFSA sous huitaine, un exemplaire doit également être adressé sous huitaine à la Commission Régionale de Karting.

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.

ARTICLE 52. RETENUE DE LICENCE POUR UN LICENCIÉ BLESSÉ

Tout licencié accidenté au cours d'une épreuve karting ou blessé à l'occasion d'autres activités doit subir une visite médicale attestant de l'absence de contre-indication à sa reprise de la pratique, de sa guérison, ou de sa consolidation, avant d'être autorisé à recourir.

Après un accident, la licence d'un pilote blessé pourra être suspendue dans les cas suivants :

- Le médecin présent sur le circuit considère que l'état du licencié ne lui permet pas de reprendre la compétition.
- Le licencié est évacué vers un centre hospitalier et n'a pas la possibilité de revenir sur le circuit pour se faire réexaminer par le médecin de l'épreuve.

La licence de l'intéressé sera retenue et envoyée à la FFSA.

La licence de l'intéressé sera administrativement suspendue pour raison médicale jusqu'à la réception par la FFSA d'un certificat médical attestant de l'absence de contre-indication à la reprise de la pratique, de la guérison ou de la consolidation du licencié. Ce certificat sera adressé à la FFSA par lettre recommandée avec avis de réception.

Le cas échéant et après consultation, soit de la Commission Médicale, soit du médecin fédéral national, la FFSA se réserve le droit de soumettre l'intéressé à une nouvelle visite médicale qui devra être effectuée suivant les modalités de contrôle médical annuel.

Les licenciés sont tenus d'indiquer à la Commission Médicale de la FFSA toute modification qui surviendrait dans leur état de santé.