

COUPE DE FRANCE DE SUPERKART 2017

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1** La FFSA organise une Coupe de France Superkart.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques CIK/FIA.
- 1.2.** La Coupe de France de Superkart se déroulera le :
- **26 et 27 août à Croix en Ternois (62) - ASK Côte d'Opale.**
- La FFSA se réserve le droit de modifier le calendrier.
- 1.3. HORAIRES ET INSTALLATION DANS LE PADDOCK**
- 1.3.1.** Les horaires de chaque épreuve seront envoyés aux pilotes inscrits.
- 1.3.2.** Les pilotes participant à la Coupe de France devront obligatoirement s'installer dans le paddock à compter du vendredi, conformément au plan d'identification défini et transmis au préalable par la FFSA, à l'organisateur, aux officiels de la catégorie et aux pilotes ayant confirmé leur engagement. Les pilotes auront obligation de déclarer, à l'inscription à la Coupe de France, la surface de leur structure.
En aucun cas, la place et la superficie, définies par la FFSA, ne pourront être modifiées par les pilotes sans accord préalable. L'organisateur et la FFSA, suivant les cas, se réservent le droit de modifier le plan de paddock.
- 1.3.3.** Le meeting débutera officiellement dès la première séance d'essais libres et cela selon l'horaire de la manifestation.
- 1.4. VERIFICATIONS**
- 1.4.1.** L'enregistrement du matériel se déroulera dans l'enceinte du local technique du circuit selon l'horaire officiel précisé pour chaque épreuve.
Lors de l'enregistrement du matériel et cela pour chaque épreuve, il sera procédé à un marquage du châssis et éventuellement des pièces principales du moteur.
Un pilote pourra changer son matériel déjà identifié lors des vérifications techniques jusqu'au début des essais qualificatifs. Tout matériel échangé devra repasser aux vérifications techniques.
- 1.4.2.** Le contrôle administratif, le contrôle vestimentaire et la vérification des licences pilotes et mécaniciens débuteront le vendredi à partir de 14h00 ou, à défaut, selon l'horaire de la manifestation.
Un extincteur en état de marche et conforme au Règlement Sportif National devra être présenté.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

- 3.1. LICENCES**
La coupe de France sera ouverte à tout pilote âgé de 18 ans révolus, détenteur d'une licence internationale de Karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité, ou détenteur d'une licence « nationale concurrent-conducteur » en cours de validité ou détenteur d'une licence nationale délivrée par une ASN étrangère et de l'autorisation de cette dernière.
- Les mécaniciens et pousseurs devront être en possession d'une licence « Personnel satellite » en cours de validité. Ceci est notamment obligatoire pour accéder à la pré-grille ou la mise en grille, ou elle sera exigée (Art 7.1.1).
- 3.2. PILOTES ADMIS**
- 3.2.1.** Un maximum de 60 pilotes sera admis.

3.2.2. Les engagements à l'épreuve, seront retenus selon leur ordre d'inscription sur le site www.ffsa-karting.org, dans la limite des places disponibles.

3.3. INSCRIPTIONS A LA COUPE DE FRANCE ET CONFIRMATION D'ENGAGEMENT PAR EPREUVE

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

Le montant de l'inscription à la Coupe de France de Superkart est fixé à **480 €**.

Les inscriptions devront être effectuées au plus tard 21 jours avant la date de l'épreuve, si le délai n'est pas respecté, le montant de l'engagement par épreuve est porté à **510 €**.

Si nécessaire, il sera donné priorité aux pilotes classés à la coupe de France de l'année précédente.

Le pilote aura obligation de confirmer son engagement à chaque épreuve à la FFSA, afin d'établir la liste des inscrits et la réalisation du plan de paddock, au moins 21 jours avant la date de l'épreuve à laquelle il souhaite participer. Ce délai est nécessaire afin de transmettre à l'organisateur les éléments pour validation et enregistrement.

3.3.2. En cas de non-participation du pilote à l'une des épreuves, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure dûment justifié auprès de la FFSA).

3.3.2. En cas de non-participation du pilote à l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure dûment justifié auprès de la FFSA).

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

Le matériel utilisé, châssis et moteurs doivent être conformes au Règlement Technique National. Ceci concerne la Division 1 (Bicylindre 250cc), la Division 2 (Monocylindre 250cc), la Formule SK FFSA (4 temps et autre monocylindre 2 temps inférieur à 700cc **dument agréés**). Tous les matériels d'anciennes homologations ou admis en épreuves CIK sont admis à concourir. **C'est notamment le cas des moteurs FPE, PVP dont l'homologation CIK s'est achevée fin 2016.**

4.1.2 La FFSA autorise à titre exceptionnel, sur les épreuves de Superkart 2017 (Championnat ou Coupe), la présence de pilotes dont les karts sont équipés en division 2 d'un moteur 2 temps monocylindre (250cc) non encore homologué en France ou admissible par la CIK, soit d'un 2 temps monocylindre de 700cc maximum ou 4 temps bicylindre de cylindrée maximum de 1000cc qui devront intégrer à terme la formule SK-FFSA validée mais pour laquelle ce matériel serait en phase d'expérimentation. Tous ces pilotes devront se conformer au règlement de la Coupe mais ne seront pas classés

En Superkart, chaque pilote pourra disposer d'un châssis et deux moteurs, selon l'article 1.3. de la Réglementation Technique de la catégorie.

4.1.3. Tout cadre endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs devra être signalé au Délégué technique FFSA.

Le Délégué technique FFSA sera la seule personne habilitée à juger du bien-fondé ou non du remplacement du cadre accidenté.

En cas de remplacement, le cadre accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve.

4.1.4. Suite à l'enregistrement du matériel, l'échange de moteurs, de châssis et/ou de l'ensemble châssis-moteur est interdit entre les différents conducteurs, sauf dans le cas où 1 moteur de secours a été enregistré par plusieurs pilotes.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

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

4.2.1.2. Le carburant utilisé pour la Coupe de France Superkart sera libre, mais de type sans plomb du commerce au taux d'octane maximum de 102 en mesure RON. (Carburant désigné par la CIK

accepté).

4.2.2. Pneumatiques

- 4.2.2.1. La marque des pneus 6 pouces est libre dans la liste des pneus homologués CIK/FIA.
- 4.2.2.2. En 2017, sur les épreuves de la Coupe de France, les pilotes sont autorisés à utiliser les pneumatiques de type slick ou pluie de l'homologation en cours et de l'homologation précédente.

4.3. NUMEROS DE COURSE

- 4.3.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course valable pour l'année en cours. Ils devront être lisibles, de 20 cm minimum de haut pour 3 cm d'épaisseur de trait et collés sur un même plan.
Les pilotes en monocylindre, en 4 temps ou utilisant un matériel admis ponctuellement à titre expérimental, comme ceux pouvant composer la future catégorie fédérale s'ils sont autorisés au préalable par le service technique, devront apposer au bas des plaques à numéro une bande de couleur (Rouge pour les monocylindres - Vert pour les 4 temps et matériel correspondant à la Formule SK-FFSA).
- 4.3.2. Les plaques numéros devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA (article 4 du Règlement Technique National) et ne devront subir aucune modification sous peine de sanction.
- 4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc ainsi que le drapeau de sa nationalité devront figurer à l'avant des carrosseries latérales. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 4 cm.

4.4. EQUIPEMENT VESTIMENTAIRE

- 4.4.1. Les casques homologués conformément à l'article 7 du RSN seront inspectés et marqués lors de l'enregistrement à chaque épreuve. Tout casque ne comportant pas de marquage sera refusé et le pilote interdit de départ.
- 4.4.2. L'emploi d'un tour de cou est recommandé.
- 4.4.3. Seules sont autorisées les combinaisons cuir d'une seule pièce aux normes FIM-FFM. Les protections dorsales, aux coudes et aux genoux sont facultatives. Seuls les doublures et sous-vêtements soie, coton, Nomex™ sont autorisés.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les pilotes participant à la Coupe de France devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des véhicules définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes.

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

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. Conformément aux horaires établis à chaque épreuve, les pilotes et leurs karts devront être en pré grille au plus tard 20 minutes avant l'heure du départ des courses.

7.1.1 L'accès aux parcs fermés d'assistance et à la pré-grille n'est autorisé qu'aux seuls officiels, pilote et mécanicien licenciés muni de leur licence et badge **ou bracelet**.
La remise d'un badge ou d'un bracelet se fera sur présentation de la licence à l'organisateur de l'épreuve.

7.2. BRIEFING

Le briefing est réservé aux pilotes, concurrents et constructeurs munis de leur licence et badge. La présence au briefing de tous les pilotes est obligatoire. Ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation pourra être sanctionné **d'une amende de 150€** par la Commission Sportive. Celle-ci devra être payée avant que le concurrent/pilote ne soit autorisé à poursuivre la manifestation. L'horaire et le lieu de ce briefing seront notifiés aux concurrents à l'enregistrement administratif et technique.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Deux séances d'essais qualificatifs de 15 minutes minimum à 30 minutes maximum et espacées de 2h15 minimum devront être organisées.

Obligation pour le concurrent de se peser à chaque arrêt **moteur arrêté** et à la fin de chaque séance d'essai sur la bascule située à l'entrée des stands.

La participation de chaque pilote à une séance, avec réalisation d'au moins un tour chronométré, est obligatoire. Tout pilote n'ayant pas participé au minimum à une séance ou n'ayant pas réalisé 120 % du temps de la pôle position, pourra être exclu de l'épreuve. Seul le collège des Commissaires Sportifs sera juge du bien-fondé de la participation du pilote.

L'horaire des essais chronométrés sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3.2. Grille de départ

Deux – deux non décalés.

7.3.3. Procédure de départ

Départ lancé roulant sur deux lignes non décalées, un premier tour de formation derrière la « leading car » (ou pace car), puis départ à l'extinction des feux rouges.

7.3.4 Course

Trois courses seront disputées sur un nombre de tours entiers :

- **1 Course sprint dite manche qualificative 1 de 19 tours (soit 36 km) par temps sec ou 15 tours (28 km) par temps de pluie.**
- **1 Course sprint dite manche qualificative 2 de 19 tours (soit 36 km) par temps sec ou 15 tours (28 km) par temps de pluie.**
- **1 Course Finale longue de 25 tours (soit 47 km) par temps sec ou 20 tours (38 km) par temps de pluie.**

Pour participer à la course finale, la participation aux manches qualificatives est obligatoire sauf en cas de force majeure validée et constatée par le contrôleur technique ou le collège sportif pour l'une ou l'autre des deux courses.

7.3.4.1 Position sur la grille

La position sur la grille **pour les manches qualificatives 1 et 2** sera déterminée en fonction du résultat et du classement établi selon la place obtenue à l'issue des séances d'essais qualificatifs.

La position sur la grille pour la course finale sera déterminée en fonction du classement des résultats cumulés des places obtenues à l'issue des courses 1 et 2.

A l'issue de ces 2 premières courses, un classement en points de tous les pilotes sera en effet établi. Les résultats obtenus par chaque pilote dans chaque course seront additionnés et permettront d'établir ce classement.

Les points sont attribués ainsi :

0 point au 1^{er}, 2 points au 2^{ème}, 3 points au 3^{ème}, 4 points au 4^{ème}, 5 points au 5^{ème} et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place jusqu'au dernier. Les éventuels ex aequo seront départagés par leur classement au bénéfice du meilleur temps en séances qualificatives chronométrées.

- Un pilote qui ne prendrait pas le départ de la course 1 et/ou 2 se verra crédité d'un nombre de points égal au nombre de participants plus 1 de la course concernée.

Si un pilote se voit présenter le drapeau noir où se voit signifier une mise hors course (déclassement), il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre de participants plus 2 dans la course concernée.

7.3.5.1 Neutralisation des essais

Pour s'adapter aux contraintes des circuits automobiles, le Directeur de Course pourra en cas d'incident sur la piste ne nécessitant pas un arrêt des essais déclarer la session sous procédure « Jaune Total » ou « Full Yellow ».

La procédure suivante sera alors appliquée :

- Les Commissaires de Piste agiteront le drapeau jaune sur la totalité des postes de commissaires du circuit et présenteront des panneaux Full Yellow pendant toute la durée de l'intervention.
- Dans la ou les zones concernée(s) par l'incident, seront présentés les doubles drapeaux jaunes agités.
- Si des écrans d'affichage vidéo sont en place, le Directeur de Course fera afficher sur ceux-ci la mention "Jaune Total" ou "Full Yellow".
- A partir de cet instant, les pilotes doivent réduire considérablement leur allure, notamment dans la zone où se situent le ou les incidents où ils devront être prêts à s'arrêter.
- L'accès à la voie des stands et sa sortie restent ouverts.
- Tout temps au tour enregistré après que le signal de "Jaune Total" ou "Full Yellow" soit donné ne sera pas pris en considération.
- S'il est prouvé qu'un pilote ne ralentit pas suffisamment pendant cette procédure, une sanction pourra être prise par le Collège des Commissaires Sportifs pour non respect des drapeaux.

La fin de la procédure et le retour à la normale seront annoncés de la manière suivante :

- en faisant agiter le drapeau vert par les Commissaires de Piste pendant un tour.
- sur la ligne d'information des moniteurs de chronométrage.

À partir du moment où les drapeaux verts seront agités, à la fin de la neutralisation sous "Jaune Total" ou "Full Yellow", les temps au tour seront à nouveau pris en considération.

7.3.5.2 Safety Car

La voiture de sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course, sur décision du directeur de course, selon la procédure définie dans le Code Sportif International, (présentation du panneau SC et drapeaux jaunes agités).

La procédure du nouveau départ se fera au drapeau vert, agité par le Directeur de Course. Départ lancé, les karts restent en file indienne avant le passage sous le drapeau ainsi que la ligne de relance. Les changements intempestifs de trajectoire sont alors strictement interdits. Tout dépassement avant la ligne de relance (indiquée lors du briefing) est interdit.

7.3.5.3 Drapeau Rouge

Si lors des séances qualificatives, le drapeau rouge est agité par décision du Directeur de Course (Cf. le Code Sportif International), les pilotes devront emprunter la voie des stands et ne pourront pas en conséquence effectuer la pesée prévue.

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

Un pilote qui souhaite rejoindre son box/paddock devra reprendre la piste comme les autres au signal pour a minima un tour lui permettant de se présenter à la pesée.

7.3.6 Pénalités

En plus des pénalités prévues par l'article 19 du RSN une pénalité de drive through pourra être infligée à un pilote et présentée par le directeur de course.

Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision. Les décisions des Commissaires Sportifs pourront prévaloir sur celles des Juges de Fait. Toute infraction aux dispositions du Code ou du présent Règlement Sportif relatives à la procédure de départ pourra entraîner des sanctions allant de la pénalité en temps, en points, en places, à la mise hors course en cas de récidive.

Tout pilote prenant deux tours de retard pourra être arrêté sur présentation du drapeau noir (le drapeau bleu à diagonales rouges n'étant pas utilisé sur les circuits automobiles) sur décision du directeur de course ou évidemment du drapeau bleu aux diagonales rouges si celui-ci est disponible

7.3.7 Course par temps de pluie

Lorsque la Direction de Course déclarera qu'il s'agit d'une course par temps de pluie, tous les pilotes devront monter des roues équipées de pneus pluie avant de prendre le départ, dans le temps imparti par la Direction de Course. La Direction de Course ordonne l'allumage du feu rouge.

7.3.8 Protocole Podium FFSA

A l'issue **de la finale** et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés

au scratch seront à disposition de l'organisateur pour la cérémonie du podium.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée.

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

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. Si une course est interrompue sans pouvoir repartir, et si plus de 75% de la distance prévue ont été couverts le classement est entériné selon le code sportif.

9.1.2 CLASSEMENT FINAL

Le classement de cette course finale déterminera le classement de la Coupe de France, les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

Le pilote remportant la finale est désigné Vainqueur de la Coupe de France de Superkart 2017. Il pourra éventuellement être édité un classement séparé pour d'une part les participants de Division 1 et d'autre part conjointement ceux de Division 2 et de la catégorie fédérale Formule SK FFSA.

Un classement spécifique des concurrents utilisant un matériel dument «agrée» dans la catégorie Formule SK-FFSA sera établi selon le nombre de participants. Dans le cadre de cette catégorie, cette épreuve est incorporée à son Classement national général de division. Le schéma des courses étant différencié, la 1^{ère} et la 2^{ème} course (manches qualificatives) seront comptabilisées avec un coefficient de 0.9 et la finale avec un coefficient de 1.2.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. DOTATION A LA COUPE DE FRANCE

Le vainqueur de la coupe de France sera invité à la remise des prix FFSA.

Le vainqueur de la Coupe de France 2017 se verra offrir son engagement au Championnat de France Open 2018.