

COUPE DE FRANCE HISTORI'KART 2019

PRÉAMBULE

La FFSA organise la Coupe de France Histori'Kart composée de 3 manifestations.

Ces manifestations de régularité peuvent être des organisations à part entière ou représenter une catégorie dans un meeting déjà programmé.

La rédaction du présent règlement s'inspire directement des recommandations de la FIA/CIK en matière de Kart Historique auquel nous nous référons et en particulier dans le domaine de la sécurité.

ORGANISATION

1. DÉLÉGATION

La FFSA confie l'organisation du « **Coupe de France Histori'Kart 2019** » à Rétrokart France - Association loi 1901 - 23 rue des noisetiers, 44960 - Ste Luce s/ Loire

L'association met à disposition son outil informatique de gestion de la régularité ainsi qu'une personne chargée de traiter les données.

L'ASK organisatrice du meeting met à disposition un système de chronométrage ainsi qu'une personne gestionnaire du système. Le système doit permettre d'exporter les données vers d'autres systèmes dans un format de documents type bureautique.

2. DROITS D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagements sont définis par l'organisateur en accord avec Rétrokart France. La participation à l'Histori'kart n'entraînera pas de frais supplémentaires par rapport à une démonstration classique.

Les concurrents s'inscriront et régleront auprès de Rétrokart France qui fera une inscription globale auprès de l'organisateur. L'organisme de tutelle ne réclamera pas de droits d'inscription supplémentaires.

3. CALENDRIER 2019

<i>Date</i>	<i>Circuit</i>	<i>Meeting</i>
25, 26 mai 2019	Marcollat en Combraille	Historique avec 20 000 tours
27, 28 juillet 2019	Mirecourt	Historique avec 20 000 tours
24, 25 août 2019	Laval Beausoleil	Historique avec 20 000 tours

4. VÉRIFICATIONS

L'enregistrement technique du matériel et le contrôle vestimentaire consistent en une vérification des éléments de sécurité active et passive tels les freins, pare-chaîne, fixation des transpondeurs, la tenue (casque, vêtements recouvrant bras et jambes, gants). Il se déroule avant les premiers essais. Consulter l'additif au règlement (juin 2019) pour se conformer aux spécifications techniques demandées.

Seul le matériel vérifié et agréé peut prendre la piste.

5. DÉROULEMENT

La manifestation comporte des séances dites « d'essais » en nombre variable et **4 séances** clairement identifiées d'**une durée minimale de quinze (15) minutes** qui comptent pour le classement « régularité ».

Sur ces 4 séances, 3 sont prises en compte pour le classement final (*1 joker*).

La durée des séances d'essais est définie avec les organisateurs pour s'adapter aux contraintes horaires du meeting.

Si un ou des pilotes souhaite(nt) participer au meeting sans concourir en régularité, il(s) participe(nt) à toutes les séances (essais et régularité) sans installer de transpondeurs. Les temps ne sont pas enregistrés.

6. PRINCIPE

Tous les temps d'un pilote sont enregistrés, le meilleur temps est le temps de référence.

Les temps des 5 tours les plus proches du temps de référence seront retenus. Les écarts seront additionnés. Le pilote obtenant le plus faible total est classé 1^{er}, etc ...

N.B. Le nombre de tours est paramétrable en fonction de la longueur du circuit, des conditions météo, de conditions particulières et sera défini par Rétrokart France en collaboration avec les organisateurs du meeting.

Une présentation technique détaillée est disponible en annexe.

7. CATÉGORIES

Conformément aux recommandations de la CIK, les modèles de karts et moteurs admis à participer doivent avoir été homologués au plus tard avant 1990 et sans appendices plastique.

Les concurrents peuvent participer aux manifestations de régularité dans 3 catégories :

Classe I (les ancêtres)	:	Kart et moteur construits d'origine entre 1956 et 1963
Classe II (les historiques)	:	Kart et moteur construits à partir de 1964 et tous karts équipés de pneus arrières de 6" de largeur max.
Classe III (les classiques)	:	Kart et moteur construits d'origine avant 1990 équipés de pneus arrières à partir de 7" 10 de largeur.

Le châssis et l'équipement pneumatique définit la catégorie dans laquelle le pilote est engagé.

Si un ensemble châssis-moteur-pneus n'est pas homogène, les responsables de Rétrokart France proposent au pilote son inscription dans la catégorie qui semble la plus adaptée.

Il est possible de changer de châssis au cours d'un week-end. Le pilote doit alors transférer son transpondeur sur le châssis qu'il souhaite utiliser. Si le pilote utilise des châssis appartenant à des catégories différentes au cours du week-end, il concourt pour le classement général scratch mais il renonce à un éventuel classement par catégorie.

8. PILOTES ADMIS

Les pilotes français participants doivent :

- être titulaire d'une licence FFSA Karting (NEKHI ou +) en cours de validité.

Il est possible de s'engager sur un meeting en individuel ou par équipe de 2 pilotes (un transpondeur pour deux pilotes sur le même kart) mais dans le deuxième cas, seul le résultat de l'équipe est pris en compte (une seule fois des points, une seule récompense éventuelle). Il est également impératif que les deux pilotes d'une équipe prennent chacun le départ de deux manches de régularité.

Les éventuels pilotes étrangers sont invités dans le cadre d'une démonstration, ils peuvent prendre part au classement de la manifestation mais ne sont pas classés pour le titre National.

Le pilote doit atteindre l'anniversaire suivant pendant l'année civile :

- 12 ans pour une catégorie d'une cylindrée maximum de 100 cm³
- 15 ans pour une catégorie d'une cylindrée maximum de 125 cm³
- 18 ans pour toute catégorie dont la cylindrée est supérieure à 125 cm³

9. CLASSEMENT

Après chaque séance de « régularité », le pilote classé premier marque **25 pt**, le second, **22 pt**, le troisième, **20** puis **19, 18, 17**, etc, jusqu'au vingt deuxième (**1 pt**).

A l'issue de la manifestation, l'addition des résultats des 3 meilleures séances (sur 4) donne le classement final. En cas d'ex-æquo, le nombre de victoires de manches départage les concurrents. Si celui est égal, alors le nombre de secondes places de manches, puis de troisièmes, et ainsi de suite. En cas d'égalité parfaite, la 4^{ème} manche (la moins bonne) des concurrents ex-æquo sera prise en compte. Si l'égalité persiste, les deux pilotes seront déclarés ex-æquo et marqueront le même nombre de points. Le pilote suivant garde son classement normal.

Les concurrents les mieux classés dans chacune des catégories se verront remettre une récompense symbolique (à définir avec les organisateurs). Aucun prix en espèces ne sera distribué.

Pour le classement annuel, chaque manifestation rapporte des points. Le barème des points est le suivant : **25 pt** au 1^{er}, **22 pt** au 2^{ème}, **20** au 3^{ème} et **19, 18, 17**, etc ... (22 pilotes marquent des points)
Un classement provisoire est établi après chaque manifestation.

A l'issue des 3 manifestations annuelles, le pilote ayant marqué le plus de points est déclaré vainqueur de la « **Coupe de France Histori'kart** ».

Cette récompense sera remise lors de la soirée de remise de récompenses de la FFSA.