

COUPE DE FRANCE Histori'Kart 2021

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 karting historique auquel nous nous référons et en particulier dans le domaine de la sécurité.

ORGANISATION

1. DÉLÉGATION

La FFSA confie la gestion de la « **Coupe de France Histori'Kart 2021** » à Rétrokart France - Association loi 1901 – 2 rue de Keramzec 56260 LARMOR Plage

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 2021

Date	Circuit	Meeting
17, 18 juillet 2021	St Pierres sur Dives	Historique avec 20 000 tours
07, 08 août 2021	Sens Soucy	Historique avec 20 000 tours
04, 05 septembre 2021	Laval	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.

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 transpondeur. Les temps ne seront 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.

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 éléments de carrosserie quelle que soit la matière.

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.

Afin de proposer des groupes de roulage les plus homogènes possibles, d'assurer sécurité et plaisir de roulage à tous les concurrents, les groupes seront constitués en fonction des temps réalisés lors de la séance « Test transpondeur » du samedi matin.

8. PILOTES ADMIS

Les **pilotes français** participants doivent :

- être titulaire d'une licence FFSA Karting (NEKHI ou +) en cours de validité.
- si ce n'est pas le cas, prendre une licence « à la journée » auprès de l'ASK organisatrice.

Pour les **pilotes étrangers** d'un pays **frontalier** :

- être titulaire d'une licence Nationale et d'une autorisation de leur ASN.

Pour les **autres pilotes étrangers** :

- prendre une licence « à la journée » auprès de l'ASK organisatrice.

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 seul le résultat de l'équipe est pris en compte (une seule fois des points, une seule récompense éventuelle).

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. LES RENCONTRES

Inscriptions :

Vous trouverez le bulletin d'inscription de chaque manifestation sur le site internet de Rétrokart France :

<http://www.retrokart-france.fr/wp/>

Pour les membres de Rétrokart France et les pilotes étrangers, le tarif de l'inscription est de 100 € (110 € en cas de dépassement de la date de clôture). Pour les non-membres le tarif est de 110 € (120 € en cas de dépassement de la date de clôture).

L'inscription originale signée par le pilote doit être expédiée par courrier ou par mail à Rétrokart France / Inscriptions (**adresse ci-dessous**) au plus tard à la date de clôture des engagements.

Aucune inscription ne sera prise sur place. Les droits d'engagement doivent être versés en même temps. Les inscriptions incomplètes ou sans paiement du droit seront refusées.

Rétrokart France / Inscriptions - Mme RADET Béatrice 9 Voie St Louis - Bellefontaine

50520 - Juvigny les vallées

Tel fixe (33) 02 33 59 20 78 / +33 6 09 77 34 21 - email : beatriceradet@orange.fr

*Le règlement se fera **par chèque ou par virement bancaire**. Il ne sera procédé à aucun remboursement en cas d'absence.*

Coordonnées bancaire : Rétrokart France / Iban Code : FR76 1548 9047 0900 0545 2530 171.

Ne pas oublier de spécifier les noms & prénoms du participant.

Programme des manifestations :

Chaque manifestation doit comporter plusieurs séances de roulage type « essais libres » pour « reconnaître » la piste. Ces sessions se déroulent avec les transpondeurs installés afin de vérifier le fonctionnement des systèmes. Chaque manifestation doit comporter 4 manches « régularité » chronométrées qui se déroulent si possible réparties sur deux journées. Seules 3 manches sont retenues pour le décompte final (un joker).

Les temps de roulage de chaque séance et de chaque manche sont définis en collaboration avec les organisateurs en tenant compte des contraintes du meeting.

En tout état de cause, pas de manche « régularité » de moins de 15 minutes.

Calcul des résultats :

Lors des manches « chrono », le meilleur temps réalisé par chaque pilote devient son « **temps de référence (TR)** ». On prend en compte les écarts des 5 temps (4 en cas de pluie) immédiatement supérieurs au « **temps de référence (TR)** ».

La somme de ces écarts donne le résultat du pilote. La somme la plus faible remporte la manche et on classe les pilotes en fonction de leurs résultats par ordre croissant des sommes obtenues. (Au 1/1000ème de seconde).

Si des pilotes réalisent la même performance (même total) au millième près, le pilote ayant réalisé le tour le plus rapide est classé devant son ex æquo.

NB : Il est prévu d'utiliser plus ou moins de 5 tours chronos, en fonction de la longueur du circuit, des conditions météo, des impératifs du meeting si nécessaire. Les pilotes devront bien sûr en être informés avant le début des manches.

Conditions de classement et temps forfaitaires :

Il est nécessaire de passer au moins une fois sous la cellule de chronométrage pour être classé dans une manche.

Si un pilote ne peut réaliser les 6 tours habituellement nécessaires à son classement, il lui est attribué un écart forfaitaire par tour manquant et il est classé avec cette (ces) **pénalité(s)**.

1 tour manquant	(le pilote n'a fait que 5 tours chronométrés)	: 10 secondes
2 tours manquants	(le pilote n'a fait que 4 tours chronométrés)	: 10 + 20 secondes
3 tours manquants	(le pilote n'a fait que 3 tours chronométrés)	: 10 + 20 + 40 secondes
4 tours manquants	(le pilote n'a fait que 2 tours chronométrés)	: 10 + 20 + 40 + 60 secondes
5 tours manquants	(le pilote n'a fait que 1 tour chronométré)	: 10 + 20 + 40 + 60 + 80 secondes

(+100, +120 secondes, etc si plus de 5 tours comptés ...)

Classement d'une rencontre :

Un classement « **scratch** » est établi. L'ensemble des participants est comptabilisé toutes classes confondues. 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 dernier (**1 pt**).

Le vainqueur de l'épreuve est celui qui marque le plus de points au total de ses trois meilleures manches sur les quatre disputées (un joker).

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 troisième, 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 sont déclarés ex-æquo et marquent le même nombre de points. Le pilote suivant garde son classement normal.

Les vainqueurs « scratch » sont récompensés à chaque journée. Aucun prix en espèces ne sera distribué.

Classement général final :

Le classement général final est un classement « scratch », il englobe chacune des classes et désigne le vainqueur de la « **Coupe de France Histori'kart** ». Il n'y a pas de classement annuel par classe.

A chaque rencontre, les pilotes officiellement engagés marquent des points en fonction de leur résultat, selon le même barème que pour les manches d'un meeting.

Le vainqueur d'une rencontre marque **25 pt**, le 2ème, **22 pt**, le 3ème, **20 pt**, puis **19, 18, 17** ... et ainsi de suite jusqu'au dernier classé (**1 point**).

Le vainqueur est le pilote qui a marqué le plus de points sur l'ensemble des trois rencontres (Sens, St Pierre sur Dives, Laval). Il est déclaré vainqueur de la « **Coupe de France Histori'kart** ».

En cas d'égalité, le nombre de **victoires de meeting** départage les concurrents.

Si celui-ci est égal, alors le nombre de **secondes places de meeting**, puis de **troisième**, et ainsi de suite.

En cas d'égalité parfaite, on comptabilise les victoires de manche sur l'ensemble de la saison (9 manches comptabilisables). Si l'égalité persiste, on prend en compte le nombre de secondes places de manches, puis de troisièmes, et ainsi de suite.

En cas d'égalité à ce stade, et uniquement pour l'attribution de la première place, la somme des meilleurs temps de référence (TR) des pilotes sur chaque circuit sera calculée (3 chronos), le plus faible total s'adjugeant le titre.

10. REGLEMENT SPORTIF A CARACTERE OBLIGATOIRE

- Le règlement sportif de la FFSA Karting s'applique à nos manifestations et notamment le § 4.4 SECURITE-ENVIRONNEMENT (disponible sur le site internet de ffsa.org).
 - Démarrer, roder, chauffer ou tester des moteurs de karts dans le paddock ou dans l'enceinte du circuit hors d'éventuelles zones réservées (voir Article 20 du Code Sportif International) est strictement **interdit**.

Les contrevenants seront sanctionnés d'une amende d'au moins 250 €. En cas d'infractions répétées, les Commissaires Sportifs pourront exclure le pilote concerné de la manifestation.

- 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 1,50 m x 1,90 m pour éviter les taches d'hydrocarbures lors des manifestations ou entraînement. La composition de ce tapis est la suivante : - Fibre absorbante Velours Tufting 1/10", 100% polyamide avec semelle Vinyle sur l'ensemble de la surface du tapis - Absorption minimum 1,1 L/m²

11. REGLEMENT TECHNIQUE ET RECOMMANDATIONS

Chaque Pilote s'engage avec du matériel à la présentation irréprochable pour donner du "Karting historique" une image très positive tant dans les media qu'auprès de la fédération; image indispensable à la pérennisation de cette « Coupe de France Histori'kart ».

Caractéristiques du matériel :

1. Aucun élément de carrosserie quelle que soit la matière sur les karts sauf sur les ex-Formule E, ex-formule K et prototypes.
2. Tout système à mémoire ou non, installé sur un kart ou embarqué, permettant au pilote, pendant ou après la course, de lire, indiquer, acquérir, enregistrer, informer, transmettre toute information est interdit sauf pour les moteurs à refroidissement liquide qui peuvent disposer d'un système indiquant la température du système de refroidissement et uniquement la température.
3. La plaque numéro 2021 fournie par RETROKART doit **OBLIGATOIREMENT** être fixée à l'avant Une plaque numéro fixée à l'arrière est recommandée (la fixer assez haute pour l'utilisation des pousse-karts).

Sécurité :

Afin de limiter au maximum les risques pour vous et pour les autres, nous vous invitons à prendre connaissances de ces **quelques obligations et recommandations techniques** de bon sens que nous souhaitons être mises en application par l'ensemble du plateau. D'un coût minimal voire inexistant avec un peu d'imagination, soyons sûrs qu'elles nous éviteront quelques soucis et préserveront tout le monde.

Les vérificateurs techniques et commissaires fédéraux vérifieront ces systèmes, encourageront les pilotes à s'y conformer et se réserveront le droit d'interdire le départ à des karts qui pourraient présenter un danger du fait d'une mauvaise préparation.

Le Pare-chaîne est bien sûr obligatoire : Il doit constituer une protection efficace au-dessus de la chaîne et des pignons exposés et se prolonger au minimum jusqu'au plan inférieur de l'essieu arrière.

Le pare-chaîne doit protéger latéralement le pignon moteur pour éviter tout contact physique lors du fonctionnement du moteur.

Dans toutes les catégories à boîte de vitesses, le pare-chaîne est obligatoire et doit constituer une protection efficace du pignon et de la couronne jusqu'au centre de l'axe de celle-ci.

Echappements : Pour les échappements avec tube de fuite type Monza ou similaires, l'extrémité sera terminée par une rondelle soudée évitant les blessures qui pourraient être générées par la tôle du tube de fuite.

Dispositifs OBLIGATOIRES	Dispositifs RECOMMANDÉS
<p>Les freins :</p> <p>Double commande obligatoire <i>dans tous les cas ou c'est possible</i> (2 câbles ou tiges ou tige + câble) Les commandes de frein et dispositifs de secours actionnés par câble doivent être d'un diamètre de 2 mm minimum et maintenus par une ou deux double chapes plates. (voir photo)</p>  <p>Toutes les agrafes de chapes doivent être sécurisées avec un rilsan. (voir photo)</p> 	<p>Les freins :</p> <p>Pour éviter l'éclatement d'un disque sur un vibreur par exemple (très dangereux pour soi et pour le pilote qui suit), le disque de frein dépassant du dessous du châssis (tube) devrait être protégé par un patin de protection ; différents modèles existent dans le commerce mais vous pouvez réaliser ce patin vous-même (exemple de patin fait « maison » voir photos)</p>  

Les **vis de maintien des plaquettes** doivent être sécurisées avec un **fil de fer**. (photo) *dans tous les cas ou c'est possible.*



Les pédales :

Les **pédales** doivent **absolument** être équipées de **ressorts de rappel**. (photo)
Le ressort de rappel du carburateur n'est pas suffisant...



La direction :

Pour votre sécurité, nous recommandons d'installer un **dispositif de maintien pour la colonne de direction** :

bagues anti soulèvement, pose de goupilles ou vis sur la base des supports de colonnes démontables (dans ce dernier cas ce système doit être traversant).



Le baquet :

Des rondelles de diamètres 40mm mini sont recommandées sur toutes les fixations de baquet. Possible à réaliser soi même avec une plaque de plastique et une scie cloche ...

