

REGLEMENT TECHNIQUE NATIONAL

À la lecture de ce règlement, ne jamais oublier que **toute modification est interdite** si elle n'est pas expressément autorisée. Par modification, on entend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial et les cotes d'une pièce d'origine.

Les **pilotes sont responsables de la conformité** de leur matériel. En cas de non-conformité, outre les sanctions sportives, un retrait de licence est encouru.

TITRE 1 - DÉFINITIONS ET MÉTHODES DE CONTRÔLE

SECTION 1 - LEXIQUE

CIK/FIA

Commission Internationale de Karting.

Normes CIK/FIA

Réglementation de base définissant les spécifications techniques exigées par le Règlement International de Karting.

Enregistrement CIK/FIA

Formalité qui consiste à transcrire sur une liste ou un registre de la CIK/FIA, le dépôt de la marque et du modèle de l'objet (châssis, carrosserie, moteur, silencieux d'aspiration, carburateur, échappement, etc.). L'acte d'enregistrement s'effectue moyennant le paiement d'un droit, pour une période donnée.

Homologation CIK/FIA

Procédure de reconnaissance de la conformité aux normes imposées par la CIK/FIA d'un produit : (châssis, cadre, moteur, carburateur, allumage, échappement, pneus, éléments de carrosserie, vêtements, casque, gants, chaussures, etc.) L'acte d'homologation donne lieu à la rédaction d'une fiche d'homologation spécifique, contenant les caractéristiques et particularités de chaque produit. Pour avoir une valeur juridique chaque fiche doit être revêtue du sceau de la CIK/FIA pour la période en cours. Chaque fiche est disponible chez le fabricant du produit. Des annuaires internationaux regroupent toutes les fiches d'homologation. Les fiches d'homologation peuvent être exigées lors de tout contrôle technique ou enregistrement de matériel. Dans certains cas particuliers, les homologations peuvent faire l'objet d'extensions d'homologation. L'acte d'homologation s'effectue moyennant le paiement d'un droit, pour une période donnée. Tout matériel "homologué" peut également être "enregistré" sous condition qu'une demande ait été formulée, accompagnée du montant des droits.

Normes FFSA

Réglementation définissant les spécifications techniques particulières exigées par la Fédération Française du Sport Automobile.

Homologation FFSA

Cette homologation signifie que le produit (châssis, éléments de carrosserie, moteur, carburateur, pneus, échappement, vêtements, casque, minerve, etc.) est reconnu conforme aux normes spécifiques FFSA. L'acte d'homologation peut, dans certains cas, faire l'objet d'une fiche descriptive et/ou du dépôt d'un exemplaire du produit faisant référence "étalon" au siège de la FFSA.

Pièces d'origine

Pièces auxquelles on ramène tout repérage ou toute mesure (pièce étalon). Les pièces d'origine doivent toujours être identifiables.

SECTION 2 - MESURES ET CONTRÔLES

Télémetrie

On entend par télémetrie la transmission à distance d'un signal porteur d'un résultat de mesure.

Acquisition de données

Définition : tout système, à mémoire ou non, permettant au pilote pendant ou après la course de lire, indiquer, acquérir, enregistrer, informer ou transmettre toute information.

Burette

Les burettes de contrôle de volume de chambre de combustion doivent respecter les normes suivantes :

- burette tube verre : de classe A ou AS,
- burette digitale contrôlée selon la norme ISO DIS 8655 : précision 0,02 %.

Procédures

Contrôle du volume de la chambre de combustion

Il est impératif de ne pas effectuer le contrôle du volume de la chambre de combustion avant que le moteur ne soit complètement refroidi.

Méthode A (Toutes catégories sauf ICC)

Utiliser un mélange huile + essence que vous aurez prélevé sur un des karts participant à la manifestation.

Faire déposer la bougie et la culasse.

Rendre étanche à l'aide de graisse la partie supérieure du piston et la périphérie du cylindre.

Essuyer soigneusement l'excédent de graisse.

Mettre le piston au point mort haut (PMH).

Bloquer avec une cale entre rotor et stator en partie supérieure.

Faire reposer la culasse.

Faire serrer au couple préconisé par le constructeur.

Mettre le moteur de niveau.

En utilisant le mélange contenu dans la burette de contrôle, remplir la chambre de combustion jusqu'au mouillage du plan de joint de la bougie.

Lire la valeur de la quantité de mélange écoulee et comparer avec la valeur précisée dans le règlement particulier de la catégorie concernée.

Méthode B (Obligatoire en ICC)

Utiliser un mélange huile + essence dans les proportions de 1 pour 1.

Faire déposer la bougie.

Mettre le moteur de niveau.

Mettre le piston au point mort haut (Utiliser un comparateur).

Bloquer avec une cale entre rotor et stator en partie supérieure.

En utilisant le mélange contenu dans la burette de contrôle, remplir la chambre de combustion jusqu'au mouillage du plan de joint de la bougie.

Lire la valeur de la quantité de mélange écoulee et comparer avec la valeur précisée dans le règlement particulier de la catégorie concernée.

Appareil de mesure des diagrammes

Dans les catégories où un ou plusieurs angles sont imposés par le règlement de la catégorie, afin de rendre la mesure plus rapide, un appareil de mesure à affichage digital commandé par codeur pourra être utilisé.

Caractéristiques de l'appareil :

- afficheur digital avec une précision de 1/10 de degré.

- ordre de remise à zéro de l'affichage par bouton à n'importe quel point de la mesure.

La vérification de l'étalonnage du système devra pouvoir être effectuée sur 1 tour = 360 degrés.

La mesure devra être faite en degrés.

Le codeur rotatif de l'appareil devra avoir une résolution au moins égale à celle de l'afficheur (1/10 de degré).

L'immobilisation en rotation de la partie fixe du codeur devra être suffisamment rigide afin d'éviter tout déplacement angulaire. L'accouplement vilebrequin - axe codeur se fera à l'aide d'un manchon : rigide à soufflet ou à membranes, à l'exclusion de tout système à cardan.

Pour matérialiser le début et la fin de la mesure de chaque angle une cale de 0,20 mm d'épaisseur et de 10 mm de largeur sera pincée à l'axe cordal de chaque lumière entre l'arête de la partie supérieure du segment ou du piston et son intersection avec l'arête de la lumière. Cette cale pourra être placée par l'intérieur du cylindre ou par le conduit de la lumière à contrôler.

Est considérée comme début et fin de mesure de l'angle, la position par laquelle le pincement de la cale de 0,20 x 10 permet la mesure du plus grand angle possible. En aucun cas la cale n'a l'obligation d'être mise dans une position horizontale ou verticale.

Dans le cas de l'utilisation d'un disque gradué de 200 mm de diamètre, la même cale sera utilisée de la même manière qu'avec l'appareil de mesures de diagrammes.

Toutes les mesures qui ne seront pas contrôlables avec la cale de 0,20 x 10 seront vérifiées à l'aide d'une corde à piano de 2/10e (exemple : booster).

Tolérances

Sauf indications particulières les tolérances sont celles mentionnées dans le règlement technique CIK/FIA et à défaut d'indication doivent être considérées tolérances de mesure et de fabrication comprises. Les longueurs sont exprimées en millimètres, les angles en degrés, les dimensions de pneumatiques sont indiquées en pouce (un pouce = 25,4 mm). Le nombre (π) par défaut est : 3,1416.

TITRE 2 - DISPOSITIONS POUR TOUTES LES CATÉGORIES

1. Sécurité – Freinage

1.1. Le système de freinage ne doit subir aucune modification non autorisée par le constructeur.

1.2. Les freins doivent être efficaces et agir simultanément au moins sur les deux roues arrière. Pour les catégories 125 cc à boîte de vitesses les freins doivent agir simultanément et de façon efficace sur les 4 roues avec un système indépendant pour l'avant et l'arrière (2 circuits séparés). Ce système doit être hydraulique et installé de manière à être protégé efficacement des heurts ou détériorations possibles (principalement pour les durits et raccords).

1.2/1. Sur les systèmes de freinage hydraulique, aucun dispositif ne pourra être intégré, dans le circuit, entre le ou les maîtres cylindres et le ou les étriers, autre que les durits et raccords hydrauliques.

1.3. L'encagement des plaquettes de frein est fortement recommandé sur tous les étriers de frein. Tous les châssis agréés Minime/Cadet, à partir de janvier 2000 doivent obligatoirement être équipés d'un étrier de freins à plaquettes engagées.

1.4. Le doublement de la commande de (s) frein (s) est obligatoire ainsi que l'immobilisation par un fil frein de toutes les vis maintenant les plaquettes de frein qui ne sont pas immobilisées par un écrou type Nylstop ou une goupille d'arrêt.

1.5. Pour les châssis comportant des freins hydrauliques, les durits de freinage doivent être renforcées type aviation.

1.6. Câble de frein - serre câble : le diamètre minimum d'un câble de sécurité doublant la commande de frein est, pour toutes les catégories, au minimum de 18/10 mm. Le serre câble approprié, à la dimension du câble, doit être exclusivement du type serrage à plat à 2 vis ou double, avec écrous freinés.

1.7. Un patin de protection efficace du disque de frein en Téflon® ou en Nylon®, Delrin®, fibre de carbone, Kevlar®, carbone ou Rilsan® est obligatoire dans toutes les catégories 100 cc si le disque de frein dépasse en dessous des longerons du châssis. Cette protection sera placée latéralement, par rapport au disque, dans le sens longitudinal du châssis, ou sous le disque. (Cette dernière disposition est fortement recommandée en 2000, elle sera obligatoire dès 2001. Les anciennes protections sont tolérées jusqu'à fin 2000).

1.8. Toute fuite ou suintement d'un point quelconque d'un système de freinage hydraulique ainsi que toute usure anormale de ses parties constituantes seront irrémédiablement refusés à l'enregistrement du matériel ou lors d'un éventuel contrôle inopiné. Il en sera de même pour toute défaillance apparente d'un système de freinage mécanique (plaquettes de freins décollées notamment).

1.9. Les disques de freins fêlés ou ébréchés seront refusés.

1.10. Les disques de freins doivent être réalisés uniquement en fonte ou en acier magnétique, sans revêtement, à l'exclusion de tout autre matériau.

1.11. L'arbre arrière doit être en acier magnétique exclusivement.

2. Transmission

Sans différentiel ni variateur.

Un carter intégral enveloppant entièrement le pignon, la chaîne et la couronne est obligatoire dans toutes les catégories 100 cc. Les karts des autres catégories dont les 125 cc, les karts à embrayage et les karts à transmission par courroie doivent faire l'objet d'une protection enveloppante efficace.

Dans toutes les catégories, les protections devront être conçues dans un matériau souple et non cassant.

3. Direction

Les châssis comportant des supports de colonne de direction démontables présentent un risque de déboîtage d'un ou des tubes de leur douille soudée au cadre rendant de ce fait la direction partiellement ou totalement inactive. En conséquence de quoi, il est obligatoire de mettre en place des goupilles type "Beta" d'un diamètre minimum de 2,5 mm traversant à la fois chacun des tubes et la douille soudée sur laquelle s'emmanchent les tubes.

4. Carrosserie

La carrosserie comprend : les caissons (pontons), le carénage avant et le panneau frontal.

4.1. Lors des coupes de France, championnats de Ligue, courses nationales ou amicales, il est autorisé la monte de carénage avant et pontons aux normes CIK/FIA ou homologués CIK/FIA (panache autorisé).

4.2. Dans les catégories internationales, lors des championnats de France ou des courses nationales, il ne pourra être utilisé que des pontons et carénage avant homologués CIK/FIA.

5. Pare-chocs

Les pare-chocs AV et AR aux normes CIK/FIA sont obligatoires dans toutes les catégories. Ils doivent

être en acier magnétique ou acier inoxydable. Depuis l'homologation 1997, en ICA, ICA Junior, ICC, les pare-chocs arrière doivent être homologués avec le châssis. Les supports de caisson sont tolérés en métaux légers (exemple alliage d'aluminium).

6. Porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il doit être apposé sur le kart 4 plaques porte-numéros de couleur jaune de 22 cm de côté, un sur chaque caisson, un sur le panneau frontal et un sur le pare-chocs arrière. Sur les caissons, les numéros doivent être placés verticalement près de la roue arrière, côté extérieur de façon à être visible des officiels. Les plaques porte-numéro devront être constituées par des plans à angles arrondis en plastique, flexible et opaque. Les chiffres seront de couleur noire sur fond jaune, d'une hauteur minimale de 15 cm (20 cm sur longs circuits) et d'un trait d'une largeur de 2 cm (3 cm sur longs circuits). Les numéros doivent être placés dès les essais.

7. Fixations

Fixation des sièges, des raidisseurs de sièges, des paliers d'arbre arrière.

Pour toutes les courses se déroulant sous règlement FFSA, tous les boulons de fixation doivent être en place sur toutes les pattes de fixation principales du cadre et ce, quelles que soient les conditions atmosphériques.

Si des éléments supplémentaires sont montés en accessoire afin de rigidifier l'ensemble (raidisseurs de sièges), ces éléments doivent être boulonnés à chacune de leurs extrémités.

Le lest doit être fixé par au moins deux vis avec écrous freinés.

Le lest ne doit pas être fixé sur la carrosserie.

Si le châssis le permet (trous), les supports de pontons devront être boulonnés.

8. Silencieux d'admission

Un silencieux d'aspiration (boîte à air) enregistré CIK/FIA est obligatoire dans toutes les catégories. Le silencieux d'aspiration devra être toujours raccordé hermétiquement au carburateur.

9. Pot d'échappement

9.1. Pour toutes les catégories, l'échappement devra s'effectuer derrière le pilote et ne pas être à une hauteur supérieure à 45 cm, être conforme aux normes de bruit, ne pas comporter d'arêtes vives. Il doit être compris à l'intérieur d'un quadrilatère passant à l'extérieur des roues et le pare-chocs arrière. Une protection efficace devra exister empêchant tout contact avec le conducteur en position normale de conduite.

9.2. Catégories 100 cc : un silencieux d'échappement Adac est obligatoire. Il devra être fixé à l'extrémité du pot d'échappement et sera protégé par un tube de diamètre 12 mm minimum. En ICA et ICA Junior, le contrôle s'arrête à la sortie de l'Adac.

9.3. Catégories 125 cc : le diamètre minimal de la sortie du silencieux sera de 3 cm. Le silencieux sera perpendiculaire au sens de marche.

10. Carburant

10.1. Libre, du commerce, vendu dans les stations-service françaises 102 degrés d'octane maximum. L'usage d'un carburant sans plomb est obligatoire. Le carburant utilisé doit provenir uniquement de stations-service.

10.2. Seul l'air servira de comburant.

10.3. La modification de la composition du carburant de base par addition de quelque composé que ce soit est strictement interdite. Cette restriction est notamment valable pour le lubrifiant dont l'ajout dans l'essence ne doit pas provoquer de modification de composition de la fraction carburant. En outre, lors de sa combustion, ce lubrifiant ne doit pas contribuer à accroître la puissance des moteurs. L'adjonction de composés nitrés, peroxydes ou autres additifs destinés à augmenter la puissance des moteurs est strictement interdite.

10.4 Dans les catégories internationales, des contrôles pourront être effectués à tout moment de la manifestation par prélèvement de 3 flacons d'un litre chacun de carburant.

Dans les catégories régionales et nationales, des contrôles par prélèvement de 3 flacons d'un litre chacun de carburant pourront être effectués jusqu'au moment du départ des chronos, manches, finales...

10.5 Sous la seule appréciation des commissaires techniques, il pourra être demandé aux pilotes de vidanger leur réservoir et d'utiliser de l'essence du commerce fournie par l'organisateur qui devra mettre à disposition pour l'échange de l'essence sans plomb sans exigence de marque. Dans les catégories régionales et nationales, le carburant de remplacement sera obligatoirement de l'essence sans plomb : du 98 sans plomb, sans exigence de marque. Une huile 100% lubrifiante, c'est-à-dire ne comportant pas de produits ou d'additifs ayant pour but d'augmenter l'indice d'octane, sera rajoutée sous le contrôle des commissaires techniques par le pilote qui devra utiliser pour le mélange un bidon d'huile scellé ou cacheté avec sa capsule d'origine. En cas de constat d'infraction, lors de l'application de cette

procédure, les commissaires techniques seront "juge de fait" sans recours. Tout prélèvement refusé ou non réglementaire entraînera l'exclusion de la manifestation.

10.6 Lubrifiants : Pour toutes les courses de niveau national et international (hors challenges de marque), ne doivent être utilisées, pour les mélanges de carburants, que des huiles agréées par la CIK/FIA, suivant la liste publiée chaque année, et ce pour toutes les catégories (ces dispositions seront obligatoires dès 2001 pour toutes les courses et toutes les catégories).

11. Réservoirs

Minime, Cadet, toutes catégories Promo: la contenance minimum du réservoir ne pourra être inférieure à 5 litres.

Endurance : la contenance maximum du réservoir ne pourra être supérieure à 8 litres. Système de remplissage étanche et/ou sous-pression interdit.

Autres catégories : la contenance minimum du réservoir ne pourra être inférieure à 8 litres.

Dans toutes les catégories, une fixation rapide du réservoir au châssis est recommandée.

12. Pneumatiques

12.1. Il n'est autorisé qu'un seul jeu de quatre pneumatiques slick, plus un pneu avant et un arrière en secours pour toute la durée de la compétition.

12.2. Il en est de même pour les pneus pluie dans les catégories où le règlement prévoit l'utilisation de ce type de pneus.

12.3. L'utilisation simultanée de pneus slick et de pneus pluie sur un même kart est interdite en toute circonstance.

12.4. Chauffage et refroidissement des pneus interdits.

12.5. Les pneumatiques ne doivent recevoir aucun traitement quel qu'il soit sur la surface externe ou interne. Tout concurrent contrevenant à cette règle est passible d'un retrait ferme de licence de trois années et d'une radiation à vie en cas de récidive.

13. Télémétrie

Il est interdit d'utiliser tout système de télémétrie.

14. Acquisition de données

14.1. Autorisée en FA, FC.

14.2. Dans toutes les autres catégories, il est interdit d'utiliser tout système d'acquisition de données : calculateurs, sondes, palpeurs, faisceaux etc., à l'exception d'un compte-tours du régime moteur et d'un thermomètre.

14.3. Tout système autre qu'un système de chronométrage embarqué à déclenchement magnétique est interdit (la bande magnétique de déclenchement de ce système ne doit pas se situer à proximité de la boucle du chronométrage officiel). Seul le chronométrage officiel fait foi.

14.4. Précisions sur le montage des thermomètres (pour toutes les catégories) :

- sur les moteurs refroidis par air : système de prise de température autorisé sur la culasse, par une seule sonde et un seul afficheur,

- sur les moteurs refroidis par eau : système de prise de température autorisé sur le circuit d'eau, par une seule sonde et un seul afficheur.

15. Préparation interdite

Dans les catégories où la préparation est interdite, le moteur doit :

15.1. Etre utilisé comme tel que fourni par le constructeur sous peine de sanctions disciplinaires.

15.2. Les modifications sont strictement interdites.

15.3. Toutes les pièces qui constituent le moteur (culasse, cylindre, piston, bielle, vilebrequin, carters) et ses accessoires (carburateur, allumage, pipe et pot d'échappement), devront être d'origine constructeur, non retouchées, identiques en forme, en nombre et en dimension à la nomenclature du constructeur pour le type de matériel considéré.

15.4. Il est interdit de modifier les diagrammes, le volume de la chambre de combustion ou d'opérer des traitements de surface ou thermiques.

Toute modification, de l'état de surface, à l'intérieur du moteur, carburateur, système d'échappement, etc. par procédés de : sablage, microbillage, ébavurage électrolytique, ou autre, est formellement interdit.

15.5. L'apport ou le retrait de matière est interdit.

15.6. Le réalésage du cylindre est autorisé sans toutefois dépasser la cylindrée maximum, ou la cote du diamètre maximum, si celle-ci est précisée dans le règlement particulier de la catégorie : il est possible également de réparer les filetages défectueux par des filets rapportés permettant uniquement de retrouver les filetages aux dimensions d'origine.

15.7. La réparation des portées de roulement de vilebrequin par chromage ou métallisation de la partie défectueuse est autorisée, dans le seul objectif de rétablir les dimensions d'origine de la pièce.

16. Préparation autorisée

Dans les catégories internationales, les pièces d'origine moteur doivent toujours être identifiables. Les modifications sont autorisées sauf :

- **catégories ICA - ICA junior - ICC et FA :**

la course

l'alésage

l'entre-axe de la bielle (bielle magnétique obligatoire)

le nombre de carburateurs et leurs diamètres

les caractéristiques extérieures du moteur monté

- **catégories ICA - ICA junior et ICC**

Il est interdit de modifier le nombre de lumières de transfert et de canaux d'échappement.

17. Enregistrement du matériel

17.1. Pour les Championnats et les Trophées nationaux, une fiche technique sera remise en deux exemplaires minimum aux pilotes par l'organisateur. Les pilotes les rempliront sous leur responsabilité et remettront l'original aux commissaires techniques pendant les contrôles d'enregistrement du matériel. En cas de contestation ou de réclamation, seules les indications portées sur la fiche remise aux commissaires techniques seront prises en considération.

Un livret technique pourra également être utilisé.

L'enregistrement du matériel n'a pas valeur de conformité ou de contrôle technique.

17.2. Il peut être enregistré au maximum un châssis et deux moteurs, de même marque ou non, lors des championnats de France, coupe de France, championnats de Ligue, courses nationales et amicales.

Nombre de pneus : 3 avant et 3 arrière slicks et, dans les catégories autorisées, 3 avant et 3 arrière pluie.

Gestion de l'utilisation de ces pneus : libre.

17.3. Carrosserie : voir article 4 du RTN.

17.4. À partir de la 1^{re} séance des essais chronométrés ou après le départ de la 1^{re} manche pour les épreuves sans essais chronométrés, il n'est plus possible de changer quelque matériel enregistré que ce soit. Après l'enregistrement est interdit :

- le changement de conducteur sauf règlement particulier.

- l'échange du matériel entre pilotes.

18. Plombage

Dans les catégories concernées et dans toutes les manifestations, les moteurs seront plombés pour toute la durée de l'épreuve (sauf en FA, FA 155, FC). Lors de l'enregistrement du matériel, il sera effectué un plombage du matériel à l'aide d'au moins 1 plomb officiel. Le plombage doit être présent et intact sur la grille de départ, tout plomb cassé ou perdu entraînera l'exclusion de la manifestation. À l'arrivée, le contrôle du plombage relève de la seule responsabilité du pilote. En cas de bris survenu après le départ, le pilote doit le signaler aux commissaires techniques qui remplaceront le plomb manquant ou défectueux uniquement dans ce cas et à condition que le matériel n'ait pas quitté le parc fermé. Il est interdit de mettre un matériau quelconque autour des fils et du plomb sous peine d'exclusion de la manifestation. De par sa seule présence sur un moteur, ou sur un châssis, tout dispositif ou artifice permettant ou facilitant un démontage, ou la séparation, d'une manière frauduleuse, d'un ou plusieurs éléments protégés par des scellés officiels sera passible de sanctions sportives. Dans le cas où des scellés officiels portant un numéro d'identification auront été apposés par les CTN sur un matériel, seul le numéro de ces scellés fera foi en cas de litige. Sur la feuille d'enregistrement du matériel de chaque concurrent devra obligatoirement figurer le numéro de chaque scellé correspondant au moteur, châssis et échappement, et ce sous la responsabilité du pilote qui devra en vérifier l'exactitude.

19. Parc fermé – Contrôle technique

19.1. Le parc fermé et le contrôle technique sont soumis aux dispositions de l'article 35 du règlement sportif national et du règlement particulier de l'épreuve.

19.2. Les pilotes sont tenus de se soumettre aux vérifications techniques sous peine d'exclusion de l'épreuve.

19.3. Les duromètres ou tout appareil de mesure de dureté des pneumatiques sont interdits dans les parcs fermés.

20. Conformité du matériel

20.1. Tout pilote doit se présenter au départ d'un entraînement, d'un essai ou d'une compétition en conformité avec le présent règlement.

20.2. Il appartient au pilote à tout moment et lors d'un contrôle technique d'apporter la preuve de la conformité de son matériel. Il lui appartient de présenter la fiche d'homologation ou d'enregistrement FFSA ou CIK/FIA vendue avec le matériel.

20.3. Organes de sécurité : le rôle des CT s'arrête aux défauts apparents, il s'agit d'un contrôle visuel sans obligation de résultat, le pilote et les professionnels revendeurs ou préparateurs demeurent responsables de la conformité et du bon fonctionnement du matériel.

21. Modifications autorisées

L'adaptation d'une rondelle pour le réglage d'une vis d'un carburateur est tolérée. La commande de boîte de vitesses à câbles sans moyen d'assistance est tolérée (sauf en ICC).

Dans les catégories Minimé, Cadet, toutes les catégories Promo, les joints moteur et carburateur adaptables sont autorisés sous réserve qu'ils soient en tout point conformes à ceux d'origine (dimensions, forme, matière).

22. Application du règlement

22.1. Les commissaires techniques contrôleront les matériels et établiront un "rapport", en cas de constat d'infraction au règlement technique en vigueur.

22.2. En cas de difficultés d'application du règlement, il convient de se référer aux dispositions des règlements de la CIK/FIA.

22.3. Toutefois, en cas de changement de la réglementation internationale, le présent règlement fera foi dans les catégories internationales pour toutes les courses nationales tant que le Comité National de la Fédération n'aura pas adopté les nouvelles mesures internationales, ni n'aura pas publié sa décision dans la revue fédérale.

TITRE 3 - CATÉGORIES

A - CATÉGORIES RÉGIONALES

MINI-KART

Article 1 - Généralités

La catégorie Mini-Kart est réservée à la conduite éducative, la compétition est exclue.

Préparation interdite.

(voir dispositions générales).

Article 2 - Châssis

Les châssis utilisés devront avoir :

Empattement : 900 +/- 5 mm.

Largeur minimum : deux tiers de l'empattement.

Largeur maximum : 1200 mm.

Longueur hors-tout maximum : 1500 mm.

Tube : diamètre 28 mm +/- 0,5 mm.

Arbre arrière : diamètre 25 mm plein en acier magnétique.

Frein : mécanique, disque plein et opérant sur l'arbre AR seulement.

Pare-chocs normes CIK/FIA.

Plancher : doit être plat et rigide allant de l'avant du châssis jusqu'au siège, sans que les pieds du pilote puissent glisser au-delà. S'il est perforé, les trous ne doivent pas avoir un diamètre excédant 10 mm.

Direction : la géométrie du train AV doit être non réglable.

Jantes : doivent être en deux pièces embouties acier ou monobloc en aluminium, largeur maximum 115 mm AV, 150 mm AR.

Panneau frontal, caissons et carénage AV mini-kart obligatoire.

Le magnésium, le titane, le Kevlar ou la fibre de carbone sont interdits.

Article 3 - Pneus

Voir annexe.

Article 4 - Plaque porte-numéro

Il y a lieu d'apposer sur le kart 4 plaques porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 5 cm de large de couleur verte.

Article 5 - Moteur

Comer type S 60 conforme à la fiche d'homologation FFSA, équipé avec démarreur à enrouleur, embrayage centrifuge.

Cylindrée de 60 cc.

Volume de chambre de combustion au minimum 6 cc.
Cylindre chromé dur.

Article 6 – Carburateur

Carburateur Tillotson HL 326 A ou HL 166 B, diamètre maximum du venturi 16 mm, strictement d'origine.

Article 7 – Échappement

Pot d'origine Comer S 60 sans modification.

Article 8 – Allumage

Allumage d'origine Comer S 60

Article 9 – Transmission

Par chaîne.

Article 10 - Poids

Kart complet avec pilote en tenue 85 kg minimum.

FORMULE NAP 100

Article 1 - Châssis

Tous châssis conformes à la norme CIK/FIA.

Ancienne carrosserie, ou nouvelle carrosserie homologuée CIK/FIA, panachage autorisé, 2 points de fixation minimum obligatoires pour les pontons.

Fixation spoiler avant : - anciens modèles : par étriers à vis facilement démontables sans outillage,
- nouveaux modèles : (à partir de 97) fixation par des agrafes homologuées.

Freins mécaniques ou hydrauliques.

Arbre arrière : acier magnétique, diamètre libre plein ou creux.

Raidisseurs de siège autorisés.

Article 2 - Pneus

Voir annexe.

Article 3 - Plaque porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer le numéro de course attribué par l'organisateur sur chacune des 4 plaques porte numéro de couleur jaune, disposées réglementairement sur chaque kart.

Article 4 - Moteur

Moteur Parilla TT75 Modèle NAP exclusivement d'origine.

Ce moteur doit rester conforme en tous points à sa fiche d'homologation déposée à la FdK en janvier 1999 et livrée avec chaque moteur.

Alésage d'origine : 50,00 mm.

Alésage maximum toléré : 50,44 mm.

Hauteur du cylindre : 83,90 +/- 0,1 mm.

Chemise avec lumières d'origine.

Diagrammes mesurés suivant procédure FFSA :

- échappement : 177° maximum,
- transferts latéraux : 129° maximum,
- transfert TT : 136° maximum.

Volume de la chambre de combustion : 8,8 cc minimum (mesurée suivant méthode FFSA).

L'empilage de joints d'embase est autorisé.

Le piston doit être d'origine et porter en relief à l'intérieur le numéro 2579. Le piston peut être revêtu.

Boîte à clapets portant d'origine la marque IAME, avec revêtement caoutchouc à l'intérieur.

Épaisseur des clapets : 0.30 +/- 0.04 mm. (marqués au laser d'origine : "IAME", à partir de janvier 1999).

Article 5 - Embrayage

Le groupe d'embrayage doit être d'origine "IAME", sans aucune retouche, conforme en tous points à la fiche d'homologation (aucune modification tolérée), composé uniquement et obligatoirement de tous les éléments originaux (marquage "IAME", dimensions et tolérances suivant fiche technique).

Deux types d'embrayage sont autorisés :

- modèles à disques livrés avec moteurs avant 1998,
- modèles à expansion livrés avec nouveaux moteurs.

L'adaptation d'un nouvel embrayage sur un ancien moteur est autorisé sous réserve de n'utiliser que des pièces d'origine "IAME".

Une protection efficace, recouvrant l'embrayage tout en laissant un libre accès à la chaîne, doit être montée.

Article 6 – Carburateur

Carburateur Tillotson type : HL 304 exclusivement d'origine.

Diamètre 22.7 mm maximum d'origine, brut de fonderie, sans aucune retouche.

Boîte à air enregistrée CIK/FIA type : Free-Line AL 22 PS marquée FFMC.

L'adaptateur doit rester celui d'origine livré avec la boîte à air et être vissé à l'exclusion de tout autre montage (bride plastique).

Article 7 – Échappement

Le pot, la pipe, l'embout "Adac", doivent être ceux livrés avec le moteur et ne doivent subir aucune modification de structure et de dimension et doivent impérativement satisfaire aux contrôles sonométriques.

Aucun traitement de surface à l'intérieur ou à l'extérieur des éléments constituant le système d'échappement ne sera toléré.

La distance entre la cloison de l'"Adac" et l'extrémité intérieure du tube de l'embout doit être de : 15.0 mm + 1.0 mm maximum de tolérance (cote maximum : 16.0 mm).

Article 8 – Allumage

Allumages autorisés : homologués CIK/FIA sans dispositif d'avance ou de retard variable (voir tableau en annexe), ainsi que le Motoplat Réf : 9600903-1.

Article 9 – Transmission

Libre.

Article 10 - Poids

Poids complet : pilote en tenue plus kart 140 kg minimum.

RÉGIONALE 100

Cette catégorie permet une très grande liberté pour ne pas multiplier les contrôles dans une formule qui est une formule régionale étendue à tout le territoire.

Article 1 - Châssis

Tous châssis conformes aux normes CIK/FIA.

Ancienne carrosserie, ou nouvelle carrosserie homologuée CIK/FIA, panachage autorisé, 2 points de fixation minimum obligatoires pour les pontons, fixation des carénages avant ancien modèle par des étriers à vis facilement démontables sans outillage, fixation des nouveaux carénages avant (à partir de 1997) par des agrafes homologuées.

Freins mécaniques ou hydrauliques.

Arbre arrière : acier magnétique, diamètre libre, nombre de paliers libre, raidisseurs de siège autorisés.

Article 2 - Pneus

Voir annexe.

Article 3 - Plaque porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 plaques porte-numéro avec en partie inférieure une bande de couleur bleue.

Article 4 - Moteurs

Moteur monocylindre, refroidissement à air.

Admission par clapets ou par valve homologations CIK/FIA à partir de 1989 jusqu'à l'homologation 1995 incluse, homologation 1998 exclue.

Apport et retrait de matière autorisés.

Volume de chambre de combustion libre, diagramme libre, nombre de lumières libre, la course du moteur doit rester d'origine, l'alésage doit être conforme à la fiche d'homologation sans excéder 100 cc.

Article 5 - Carburateur

Un carburateur de marque Tillotson type HL304, **strictement brut de fonderie**, de diamètre maximum du venturi de 22,7 mm, à l'emplacement d'origine.

Article 6 – Échappement

Idem dispositions générales.

Article 7 - Allumage

Allumage libre sans avance ou retard variable.

Article 8 - Transmission

Libre.

Article 9 - Poids

Kart complet plus pilote en tenue 145 kg minimum.

RÉGIONALE 125

Article 1 - Châssis

Normes CIK/FIA.

Article 2 - Pneus

Voir annexe.

Article 3 - Plaque porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 plaques porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 5 cm de couleur rouge.

Article 4 - Moteurs

Moteurs 125 cc monocylindre à boîte de vitesses à refroidissement à air exclusivement, homologués par la FFSA.

Admission dans le cylindre : par clapets ou par clapets et jupe de piston ou par jupe de piston.

L'apport de matière est interdit. Le retrait est interdit sur toutes les pièces en mouvement, sauf piston et clapets.

Boîte à clapets d'origine constructeur et du type du moteur, nombre et épaisseur des clapets libres.

Volume de culasse : 13,5 cc minimum.

Cylindre d'origine du constructeur et du type du moteur, nombre de transferts suivant la fiche d'homologation.

Carter : nom du constructeur identifiable.

Tout système d'injection est interdit.

Boîte de vitesses : 3 minimum et 6 maximum.

Systèmes modifiant la section de la lumière d'admission de l'échappement ou du régime moteur interdits.

Article 5 – Carburateur

Dell'Orto brut de fonderie, type PHBE, modèle HS, de diamètre 30 mm maximum, sans aucune modification ni préparation. Seul réglage autorisé : gicleurs, aiguille, diffuseur, boisseau, qui pourront être remplacés par des éléments d'origine Dell'Orto non modifiés. Aucune évolution permise par rapport au modèle étalon et à la fiche d'homologation déposée à la FFSA.

Article 6 - Échappement

Idem dispositions générales.

Article 7 - Allumage

Motoplat sans avance variable référence 9600903-1, 9600935-1, 0619029 ou PVL référence : 105458. (Masse d'inertie autorisée)

Article 8 - Transmission

Libre.

Article 9 - Récupérateur

Un récupérateur d'huile et d'essence, d'une contenance de 1/3 litre minimum, doit être fixé solidement à l'arrière du châssis.

Article 10 - Poids

Kart complet plus pilote en tenue 165 kg minimum.

B - CATÉGORIES NATIONALES

MINIME

Article 1 - Châssis

Tous châssis de fabrication française de type FF, homologation FFSA reconduite jusqu'à fin 2002 (voir tableau). Tous ces châssis ont fait l'objet d'une fiche d'identification à la FFSA

Ces châssis doivent correspondre aux normes CIK/FIA avec les restrictions suivantes :

- carrosserie aux normes FFSA,
- empattement : 1040 mm +/- 10 mm,
- arbre arrière acier magnétique plein de diamètre 25 mm,
- frein mécanique simple ou double effet, disque plein non percé et non rainuré, surfaces de freinage planes, sans aspérités.

Tous les châssis agréés à partir de janvier 2000 doivent obligatoirement être équipés d'étriers de frein à plaquettes engagées, ainsi que d'une pédale de frein s'articulant sur une pièce en forme de chape.

Le plancher doit être métallique, en matière plastique ou polyester, tout autre matière composite sera interdite. Le siège doit être uniquement en fibre de verre.

Les raidisseurs de siège sont autorisés et doivent être boulonnés à chaque extrémité.

Les châssis doivent porter obligatoirement une plaque d'identification soudée ou gravée à l'avant du châssis ou sur un palier arrière.

À partir de janvier 2000, la plaque d'identification est soudée à la traverse arrière du cadre, les indications portées doivent être conformes au standard d'homologation FFSA.

Article 2 - Pneus

Voir annexe.

Article 3 - Plaque porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 plaques porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 5 cm de large de couleur bleue.

Article 4 - Moteur

Yamaha K.T. 100 S.D. exclusivement d'origine. Ce moteur doit rester conforme à sa fiche d'homologation déposée à la FFSA et livrée avec chaque moteur.

Volume de chambre de combustion : 12 cc minimum, pour permettre d'ajuster ce volume, 5 épaisseurs de joints de culasse sont disponibles: 0,2 - 0,3 - 0,4 - 0,5 - 0,6 (le joint de 0,5 étant celui d'origine). Cet ajustement ne pourra se faire qu'avec un seul joint (emplacement de joint interdit).

Les roulements sont du type 6304 cages au choix ; acier, plastique, polyamide, céloron.

Pour le plombage de la partie inférieure du moteur, un trou de diamètre 4 mm, légèrement chanfreiné de chaque côté, sera percé dans la dernière ailette du cylindre et une autre en vis à vis dans l'ailette du carter.

Article 5 - Carburateur

Walbro WB 3 A ou WB 19 brut de fonderie, diamètre 24 mm monté avec une bride d'origine diamètre 19,8 maximum, cotes et pièces d'origine, possibilité de remplacer la vis bas régime par le modèle Flex.

Boîte à air : R.K.B. 580.2300 (bleue ou noire) ou type Free Line AL 22 PS FFMC, adaptateur origine Yamaha.

Article 6 - Échappement

Origine R.K.B. Adac réf 2672500, embout réf : 2671000. Manchon de raccordement rigide, longueur : 60 mm + 1 ou - 2 mm, flexible autorisé longueur : 60 + ou - 5 mm. La distance maximale entre la cloison de l'ADAC et l'extrémité inférieure du tube de l'embout doit être de 9 mm + 1 mm de tolérance.

Une bride d'origine à l'échappement, alésage centré de diamètre 20,15 maximum, munie d'un emplacement pour un poinçonnage sera incluse entre le cylindre et la pipe d'échappement. L'emplacement du poinçonnage devra être placé vers la culasse. Un joint de chaque côté de la bride est autorisé.

Article 7 - Allumage

Origine Yamaha K. T 100 SD, clavette de rotor non modifiée obligatoire.

Bougie : marque libre. Cotes identiques à la bougie d'origine montée avec le joint d'étanchéité.

Article 8 - Transmission

Par chaîne.

Article 9 - Poids

Kart complet plus pilote en tenue 105 kg minimum.

CADET

Article 1 - Châssis

Idem Minime.

Article 2 - Pneus

Voir annexe.

Article 3 - Plaque porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 plaques porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 5 cm de large de couleur orange.

Article 4 - Moteur

Idem Minime.

Article 5 – Carburateur

Idem Minime.

Article 6 - Échappement

Idem Minime mais pas de bride à l'échappement.

Article 7 - Allumage

Idem Minime.

Article 8 - Transmission

Idem Minime.

Article 9 - Poids

Kart complet plus pilote en tenue 115 kg minimum.

FORMULE FFSA

Article 1 - Généralités

Préparation interdite.
(Voir dispositions générales).

Article 2 - Châssis

Châssis "Formule FFSA".

Le cadre, les fusées et l'arbre doivent être marqués.

Toutes les pièces du châssis doivent être d'origine, à l'exception des accessoires suivants : le siège, le volant, la visserie, le porte-couronne, les rotules de direction, les roulements, le réservoir.

Les anciens châssis Formule France et Formule 10000 sont tolérés jusqu'au 31 décembre 2000, et devront être en conformité avec le marquage, à partir du 1er janvier 2001.

Article 3 - Pneus

Voir annexe.

Article 4 – Plaque porte-numéro

Idem dispositions générales.

Article 5 – Moteur

Moteur "Formule FFSA" (ex Formule 10000 et Formule France).

Il doit être strictement d'origine. Toute préparation est interdite.

Le diagramme d'échappement maximum est de 163 degrés.

Le volume minimum de la chambre de combustion est de 10 cc.

Une tolérance est accordée pour la reprise du plan de joint de demi-carter, embase et culasse.

Toutes les pièces doivent être du type d'origine, à l'exception de la bague étanche, du roulement (rigide uniquement) et du pignon. Le guidage de la bielle est autorisé par la tête ou par le pied.

Article 6 – Carburateur

Tillotson HL 304E.

L'adaptateur plastique et le filtre à air doivent être d'origine. La bride thermique et les deux joints d'admission sont obligatoires.

Article 7 – Échappement

Strictement d'origine suivant le plan déposé.

Article 8 – Allumage

Motoplat, PVL, Ducati, Selettra, sans dispositif d'avance ou de retard variable.

Article 9 – Transmission

Par chaîne.

Article 10 - Poids

Kart complet plus pilote en tenue 140 kg minimum.

Article 11 - Précision

Sauf éléments contraires dans le présent règlement, toutes les dispositions générales sont applicables. Les spécifications du règlement de la "Formule FFSA", particulièrement en ce qui concerne les pièces d'origine, sont explicitées dans le manuel "Formule FFSA : Réglementation et contrôle".

PROMO

Article 1 - Châssis

Tous châssis dont les éléments formant le cadre auront été usinés et assemblés sur le territoire national ou dans un des pays de l'Union Européenne. Ces châssis ont fait l'objet d'une fiche descriptive et d'une autorisation délivrée par la FdK au 1/1/96 jusqu'à fin 2000.

Les châssis sont de marque Alpha Karting, All-Kart, Arisco, Birel, BRM, DAP, Dino, Drack-Kart, Europa, Go-Kart, Gold, Haase, Kali, KBS/Biesse, Magnum, Mari, MBA, MG, Mike-Wilson, PCR, Red-Baron, Sodikart, Speed, Swiss-Hutless, Tecno, Tibi-Kart, Tony-Kart, Top-Kart, Wernert-Kart. Ils doivent correspondre aux normes CIK/FIA avec les obligations suivantes :

Les châssis agréés Minime/Cadet pour la période 2000/fin 2002 sont autorisés en catégorie Promo jusqu'à fin 2000 uniquement dans leur configuration d'agrément Minime/Cadet, sans aucune modification tolérée.

Cadre simple berceau de dessin classique.

Empattement : 1040 mm +/- 10 mm.

- Arbre arrière acier magnétique plein de diamètre 25 ou 30 mm (raidisseurs d'arbre interdits) avec 3 paliers maximum pour arbre de 25 mm et 2 paliers maximum pour arbre de 30 mm. Si un châssis possède un palier supplémentaire, celui-ci sera autorisé sous réserve de démonter le roulement d'arbre correspondant.

Frein mécanique, disque plein, percé et/ou rainuré.

Les raidisseurs de siège sont autorisés.

Le plancher doit être métallique, en matière plastique ou polyester, tout autre matière composite sera interdite.

Carrosserie aux normes CIK/FIA ou homologuée CIK/FIA.

Les châssis doivent porter obligatoirement une plaque d'identification soudée ou gravée à l'avant du châssis ou sur un palier arrière.

Réglage autorisé : en chasse et en carrossage, réalisé uniquement par bague excentrée.

Article 2 - Pneus

Voir annexe.

Article 3 - Plaque porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart, 4 plaques porte-numéro avec en partie inférieure une bande verte de 5 cm de large.

Article 4 - Moteur

Komet K55 TT Promo exclusivement d'origine. Ce moteur doit rester conforme à sa fiche d'homologation déposée à la FFSA et livrée avec chaque moteur.

Piston d'origine IAME, revêtement interdit.

Alésage maximum 51,20 mm.
Hauteur de cylindre 80,6 mm, tolérance $\pm 0,1$ mm.
Chemise avec lumières usinées d'origine.
Volume de chambre de combustion de 8,8 cc minimum.
L'empilage de joints d'embase est autorisé.
Diagrammes autorisés : - échappement : 173° maximum,
- transferts : 127° maximum.

Culasse, boîte à clapets et clapets d'origine Komet K 55 non retouchés, épaisseur des clapets $0,30 \pm 0,04$ compte tenu des tolérances de fabrication des plaques.

Article 5 – Carburateur

Strictement d'origine.

Tillotson type H. L. 304, brut de fonderie, diamètre maxi du venturi 22,7, montage pompe en bas.

Boîte à air enregistrée CIK/FIA type Free-Line AL 22 PS marquée FFCM, l'adaptateur doit rester celui d'origine livré avec la boîte à air. La bride sera uniquement en plastique et vissée sur le carburateur, à l'exclusion de tout autre montage.

Article 6 - Échappement

Le pot, la pipe d'échappement, l'embout et l'Adac doivent être ceux livrés avec le moteur. Le corps du pot doit être poinçonné Promo d'origine. Toutes ces pièces constitutives ne devront subir aucune modification de structure ou de dimension, et satisfaire aux contrôles sonométriques. La distance maximale entre la cloison de l'Adac et l'extrémité intérieure du tube de l'embout doit être de 15 mm + 1 mm de tolérance.

Article 7 - Allumage

Doit rester d'origine : Motoplat, Ducati et Selettra sans dispositif d'avance ou de retard variable.

Bougie : marque libre, cotes identiques à la bougie d'origine montée avec le joint d'étanchéité.

Article 9 - Transmission

Par chaîne.

Article 10 - Poids

Promo "Junior" : kart complet plus pilote en tenue 135 kg minimum.

Promo "Senior" : kart complet plus pilote en tenue 145 kg minimum.

Féminines (lorsqu'elles courent entre elles en utilisant le matériel Promo) : kart complet plus pilote en tenue 130 kg minimum.

FORMULE 155 KG

Idem FA sauf :

Article 1 - Châssis

Châssis aux normes CIK/FIA. Carrosserie aux normes CIK/FIA ou homologuée CIK/FIA. Un châssis au maximum.

Article 2 – Pneus

Voir annexe

Article 3 - Plaque porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 plaques porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 5 cm de couleur rouge.

Article 4 - Moteurs

Moteurs monocylindre, refroidis par air.

Admission par clapets ou par valve, homologation CIK/FIA.

Panachage de marques autorisé.

Article 5 - Carburateur

Idem FA.

Article 6 - Échappement

Idem FA.

Article 7 - Allumage

Idem FA.

Article 8 – Transmission

Idem FA.

Article 9 - Poids

Kart complet plus pilote en tenue 155 kg minimum. Le pilote devra peser à tout moment de la compétition, à chaque contrôle, 80 kg minimum de poids de corps en short et maillot sans son équipement sportif.

C - CATÉGORIES INTERNATIONALES

ICA CADET/JUNIOR

Article 1 - Châssis

Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 au 1/1/97 et au 1/1/2000.
Carrosserie homologuée CIK/FIA au 1/1/97.

Article 2 - Pneus

Voir annexe.

Article 3 - Plaque porte-numéro

Voir dispositions générales.

Article 4 - Moteur

100 cc à jupe de piston homologué CIK/FIA groupe 2.

Course minimum : 46,0 mm.

Course maximum : 54,5 mm.

Angle d'ouverture d'admission et d'échappement suivant la fiche d'homologation.

La mesure cordale des lumières d'échappement et d'admission (plus l'épaisseur des séparations des lumières) ne doit pas dépasser les 22,3 % de la circonférence intérieure du cylindre obtenue par l'alésage d'origine.

La/les lumières d'échappement doivent avoir une configuration rectangulaire.

La distance entre la flasque d'attaque du carburateur et l'axe du cylindre ne doit pas être inférieure à 91 mm tolérance incluse (y compris une épaisseur thermique).

Le trou de la prise de dépression dans le carter doit avoir un diamètre maximum de 3,25 mm tolérance incluse.

Un interrupteur d'arrêt moteur est obligatoire, il doit être situé près du volant et identifiable facilement.

Panachage de marques de moteur autorisé.

Article 5 - Carburateur

Carburateur homologué CIK/FIA du type papillon à axe central, avec un diamètre maximum du venturi de 24 mm.

Article 6 - Échappement

Homologué CIK/FIA conforme à celui homologué avec le moteur, estampage du numéro d'homologation apparent avec 2 boucles pour le plombage.

Article 7 - Allumage

Homologué CIK/FIA conforme à celui homologué avec le moteur (voir fiche d'homologation moteur).

Article 8 - Transmission

Libre.

Article 9 - Embrayage

Homologué CIK/FIA avec le moteur, estampage du numéro d'homologation apparent. L'enclenchement définitif ne devra pas s'effectuer au-delà de 6000 tours/mn.

Une protection efficace (faite en aluminium coulé), recouvrant l'embrayage tout en laissant un libre accès à la chaîne, doit être montée.

Article 10 - Poids

Kart complet plus pilote en tenue :

- Cadet : 125 kg minimum.
- Junior : 130 kg minimum.

INTERCONTINENTALE A (ICA)

Article 1 - Châssis

Courses amicales et championnat de ligue :

- Châssis homologués.
- Carrosserie aux normes CIK/FIA ou homologuée CIK/FIA.

Championnat de France et épreuves nationales :

- Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 au 1/1/97 et au 1/1/2000.
- Carrosserie homologuée CIK/FIA.

Article 2 - Pneus

Voir annexe.

Article 3 - Plaque porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 plaques porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 5 cm de large de couleur blanche.

Article 4 - Moteurs

Moteurs 100 cc à clapets homologués CIK/FIA groupe 2.

Le nombre de lumières devra être conforme à la fiche d'homologation CIK/FIA groupe 2. Le diagramme d'échappement doit être de 177° maximum, nombre de lumières conforme à la fiche d'homologation. Panachage de marques autorisé.

Article 5 - Carburateur

Carburateur homologué CIK/FIA du type papillon à axe central, avec un diamètre maxi du venturi de 24 mm, respect de la fiche d'homologation.

Article 6 - Échappement

Homologué CIK/FIA avec le moteur, respect de la fiche d'homologation, estampage du numéro d'homologation apparent.

Article 7 - Allumage

Homologué CIK/FIA.

Article 8 - Transmission

Libre.

Article 9 - Poids

Kart complet plus pilote en tenue 140 kg minimum.

FORMULE A (FA)

Article 1 - Châssis

Courses amicales et championnat de ligue :

- Châssis normes CIK/FIA.
- Carrosserie aux normes CIK/FIA ou homologuée CIK/FIA.

Championnat de France et épreuves nationales :

- Châssis enregistrés CIK/FIA, groupe 1 au 1/1/97 et au 1/1/2000.
- Carrosserie homologuée CIK/FIA.

Article 2 - Pneus

Voir annexe.

Article 3 - Plaque porte-numéro

Voir dispositions générales.

Article 4 - Moteurs

Moteurs 100 cc à valve exclusivement homologués CIK/FIA groupe 1 de 1992 à 1998.
Panachage de marques autorisé.

Article 5 - Carburateur

Carburateur du type papillon à axe central, avec un diamètre maximum du venturi de 24 mm. Respect de l'esquisse CIK/FIA.

Article 6 - Échappement

Marque et dimensions libres. Idem dispositions générales.

Article 7 - Allumage

Conforme au règlement CIK/FIA sans dispositif d'avance ou de retard variable.

Article 8 - Transmission

Libre.

Article 9 - Poids

Kart complet plus pilote en tenue 140 kg minimum.

INTERCONTINENTALE C (ICC)

Article 1 - Châssis

Courses amicales et championnat de ligue :

- Châssis homologués.
- Carrosserie aux normes CIK/FIA ou homologuée CIK/FIA

Championnat de France et épreuves nationales :

- Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 au 1/1/97 et au 1/1/2000.
- Carrosserie homologuée CIK/FIA.

Article 2 - Pneus

Voir annexe.

Article 3 - Plaque porte-numéro

Voir dispositions générales.

Article 4 - Moteurs

Homologués CIK/FIA au 1/1/98.

Cylindrée maximum : 125 cc.

Monocylindre refroidi par eau exclusivement, par un seul circuit et un seul radiateur.

Admission par clapets.

Boîte à clapets et support (dimensions et dessin) suivant la fiche d'homologation.

Volume nominal de la chambre de combustion : 13 cc (plus tolérances de la fiche d'homologation).

Angle d'échappement suivant la fiche d'homologation (tolérance $\pm 2^\circ$).

Boîte de vitesses homologuée CIK/FIA, 3 rapports mini, 6 rapports maximum.

Contrôle des rapports avec disque gradué (diamètre 200 mm) ou avec appareil à affichage digital commandé par codeur.

Panachage de marques autorisé.

Article 5 - Carburateur

Dell'Orto brut de fonderie : type PHBE, diamètre 30 mm maximum, sans aucune modification ou préparation. Seul réglage autorisé : gicleurs, aiguille, diffuseur, boisseau, qui pourront être remplacés par des éléments d'origine Dell'Orto non modifiés.

Article 6 - Échappement

Marque et dimensions libres.

Voir dispositions générales.

Article 7 - Allumage

Homologués CIK/FIA.

Bougie marque libre, dimension du culot hors tout : 20 mm, filetage de la culasse de diamètre 14 x 125. Le filetage intérieur du logement de bougie ne doit présenter aucun genre de gorges, criques ou niches. La bougie serrée sur la culasse, ne doit pas dépasser dans la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

Article 8 - Transmission

Libre.

Article 9 - Récupérateur

Un récupérateur d'huile et d'essence, d'une contenance de 1/3 litre minimum, doit être fixé solidement à l'arrière du châssis.

Article 10 - Poids

Kart complet plus pilote en tenue 165 kg minimum.

FORMULE C (FC)

Article 1 - Châssis

Courses amicales et championnat de ligue :

- Châssis normes CIK/FIA.
- Carrosserie aux normes CIK/FIA ou homologuée CIK/FIA.

Épreuves nationales :

- Châssis enregistrés CIK/FIA groupe 1 au 1/1/97 et au 1/1/2000.
- Carrosserie homologuée CIK/FIA.

Article 2 - Pneus

Voir annexe.

Article 3 - Plaque porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 plaques porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 5 cm de couleur verte.

Article 4 - Moteurs

Moteur enregistré CIK/FIA.

Cylindrée maximum 125 cm³.

Monocylindre refroidi par air ou par eau exclusivement et par un seul circuit et un seul radiateur.

Boîte de vitesses - 3 rapports mini - 6 rapports maximum.

Tout système quelconque de turbo et/ou de suralimentation est interdit. Tout système de power-valve est interdit.

Commande de boîte de vitesses semi-automatique autorisée.

Panachage de marques autorisé.

Article 5 - Carburateur

1 carburateur, libre, diamètre maximum du diffuseur (Venturi) : 36 mm.

Tout système d'injection et/ou de pulvérisation de produit autre que le carburant est interdit.

Article 6 - Échappement

Idem dispositions générales.

Article 7 - Allumage

Conforme au règlement CIK/FIA sans dispositif d'avance ou de retard variable.

Article 8 - Transmission

Libre.

Article 9 - Récupérateur

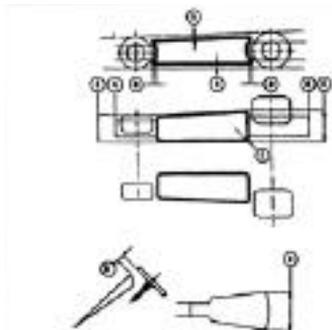
Un récupérateur d'huile et d'essence, d'une contenance de 1/3 litre minimum doit être fixé solidement à l'arrière du châssis.

Article 10 - Poids

Kart complet plus pilote en tenue 165 kg minimum.

CARÉNAGE FRONTAL, CARROSSERIE ET PARE-CHOC ARRIERE

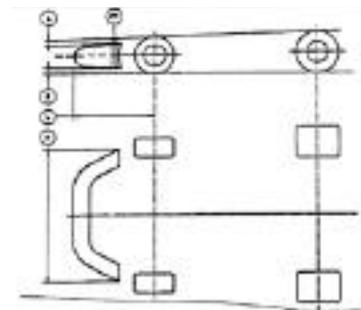
Carrosserie pour toutes les catégories sauf Minime, Cadet et Minikart.



- A = 4 cm maximum.
- B = 2,5 cm mini (**pilote à bord**), 4 cm maximum.
- D = 2 cm minimum, 5 cm maximum.
- E = 12 cm minimum avant/front.
- E = 18 cm minimum arrière/rear.
- F = 5 mm rayon/angle minimum, 10 mm maximum.
- G = 10 cm minimum avant/front, 16 cm minimum arrière/rear.
- H = 5 cm minimum.
- I = 25 cm maximum.

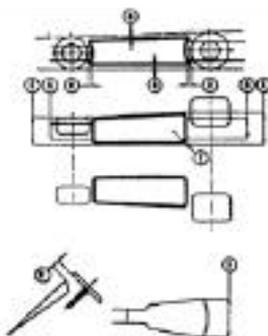
Un carénage frontal est obligatoire dans toutes les catégories à compter du 01/02/97.

Basé sur l'article 34 - Carrosserie pour toutes les classes sur circuits courts (esquisse silhouette obligatoire).



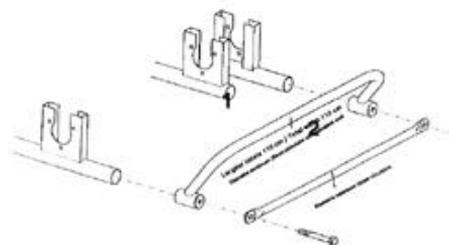
- A = 4 cm maximum
- B = 2,5 cm minimum, 4 cm maximum
- C = pare-chocs avant. Fixation du carénage par deux points maximum. Aucun renfort ou support à l'intérieur du carénage n'est autorisé. Système de fixation rapide.
- Nouvelles cotes : L = 60 cm maximum, M = 80 cm minimum.

Carrosserie pour les catégories Minime et Cadet.



- A = 4 cm maximum.
- B = 2,5 cm mini (**pilote à bord**), 4 cm maximum.
- D = 2 cm minimum, 5 cm maximum.
- E = 10 cm minimum avant/front.
- E = 12,3 cm minimum arrière/rear.
- F = 5 mm rayon/angle minimum, 10 mm maximum.
- G = 10 cm minimum avant/front, 16 cm minimum arrière/rear.
- H = 5 cm minimum.
- I = 25 cm maximum.

Pare-chocs arrière CIK/FIA obligatoire dans toutes les catégories



1. Largeur maxi 110 cm Ømini 20 mm ou équivalent oval.
2. Ø mini 16 mm circulaire.
3. En ICA, ICA Junior et ICC, le pare-chocs doit être homologué.
4. Pour toutes les courses se déroulant sous règlement FFSA, tous les éléments des pare-chocs avant et arrière doivent être en acier (y compris la barre anti-encastrement).

LISTE DES PNEUS AUTORISÉS

CATEGORIE	FABRICANT	TYPE	DIMENSION AV.	DIMENSION AR.	LARGEUR MAXIMUM INTERIEURE, RÉGLEMENTAIRE DES JANTES			
					DIAMETRE AV	LARGEUR AV	DIAMETRE AR	LARGEUR AR
Mini-Kart	Véga	Sec	10 x 4,00-5	11 x 5,00-5	126,2 +/-0,4	115 mm	126,2 +/-0,4	150 mm
Minime/Cadet	Véga	Sec	10 x 4,00-5	11 x 5,00-5	126,2 +/-0,4	115 mm	126,2 +/-0,4	150 mm
Promo	Véga	Sec	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	126,2 +/-0,4		126,2 +/-0,4	
Nationale 100	Véga	Sec Pluie	10 x 4,50-5 10 x 4,20-5	11 x 7,10-5 11 x 6,00-5	126,2 +/-0,4 126,2 +/-0,4		126,2 +/-0,4 126,2 +/-0,4	
Nationale 125	Véga	Sec Pluie	10 x 4,50-5 10 x 4,20-5	11 x 7,10-5 11 x 6,00-5	126,2 +/-0,4 126,2 +/-0,4		126,2 +/-0,4 126,2 +/-0,4	
Formule FSA	Véga	Sec	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5				
NAP 100	Véga	Sec	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	126,2 +/-0,4		126,2 +/-0,4	
NAP 135	Véga	Sec	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	126,2 +/-0,4		126,2 +/-0,4	
					LARGEUR MAXIMUM RÉGLEMENTAIRE PNEU GONFLÉE			
ICA	Bridgestone	Sec Pluie	10 x 4,50-5 10 x 4,00-5	11 x 7,10-5 11 x 6,00-5		135 mm 135 mm		215 mm 215 mm
ICA Junior/Cadet	Bridgestone	Sec Pluie	10 x 4,50-5 10 x 4,00-5	11 x 6,00-5 11 x 6,00-5		135 mm 135 mm		185 mm 185 mm
Formule A	Bridgestone	Sec Pluie	10 x 4,50-5 10 x 4,00-5	11 x 7,10-5 11 x 6,00-5		135 mm 135 mm		215 mm 215 mm
Formule A /155 kg	Bridgestone	Sec Pluie	10 x 4,50-5 10 x 4,00-5	11 x 7,10-5 11 x 6,00-5		135 mm 135 mm		215 mm 215 mm
ICC	Dunlop	Sec Pluie	10 x 4,50-5 10 x 4,00-5	11 x 7,10-5 11 x 6,00-5		135 mm 135 mm		215 mm 215 mm
Formule C	Dunlop	Sec Pluie	10 x 4,50-5 10 x 4,00-5	11 x 7,10-5 11 x 6,00-5		135 mm 135 mm		215 mm 215 mm

Nota : En FA, pour toutes les courses du championnat de ligue et amicales, obligation d'utiliser les pneus Bridgestone Slick type : YGB, 3 pneus AV et 3 pneus AR autorisés.

LISTE DES CHASSIS AGRÉÉS EN CATÉGORIE MINIME/CADET JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2002

MARQUE	MODELE
Alpha Karting	Promo 192
Alpha Karting	Promo 189
ACS Karting	BT/7A
Cévennes Karting	Europa
ETA	FF France espoir
Go Kart	"F"
Go Kart	Exception
MG Kart	MG FF 88
Sodikart	Dino France
Roues TAM SA	Tam 33/4

LISTE DES CHASSIS AGRÉÉS EN CATÉGORIE MINIME/CADET POUR LA PÉRIODE 2000/ FIN 2002

MARQUE	MODELE	N° AGRÉMENT CONSTRUCTEUR
MG Kart	Master	F 01 MC-AC 01
Alpha-Karting	Power M 20/06	F 02 MC-AC 01
MRT	Kartoon	F 03 MC-AC 01
Go-Kart	FSX	F 04 MC-AC 01
Cévennes-Karting	Europa Défi 2000	F 05 MC-AC 01
KCM		F 06 MC-AC 01
Sodikart	Type A	F 07 MC-AC 01
Sodifrance		F 08 MC-AC 01

LISTE DES CHASSIS AUTORISÉS EN CATÉGORIE PROMO JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2000

Alpha-Karting	Europa	MBA	Tecno
All-Kart	Go-Kart	MG	Tibi-Kart
Arisco	Gold	Mike-Wilson	Tony-Kart
Birel	Haase	PCR	Top-Kart
BRM	Kali	Red-Baron	Wernert-Kart
Dap	KBS/Biesse	Sodikart	
Dino	Magnum	Speed	
Drack-Kart	Mari	Swiss-Hutless	

Les nouveaux châssis agréés Minime/Cadet pour la période 2000/Fin 2002 sont autorisés en catégorie Promo jusqu'à fin 2000.



LUBRIFIANTS AGRÉÉS PAR LA CIK POUR LA SAISON 2000

Fabricant	Nom du lubrifiant	Référence
Formula Products	Lexoil Castor Oil	402232/01
Formula Products	Lexoil Futura Oil	402232/02
Denicol Motors Oils N.V.	SYN 100 Two Stroke	402765/01
Star Race S.R.L.	Syntower/Split	403080/01
Agip Petroli-IP	IP Top Race 2	403763/02
Elf Antar France	HTX 909	840212/04
Elf Antar France	HTX 976	840212/05
Deutsche Shell AG	Advance Racing M	408695/01
Deutsche Shell AG	Advance Racing X	408965/02
Motul S.A.	Motul 800 2T 1188 E	403874/01
Motul S.A.	Motul Kart Grand-Prix	408948/01
Adrenoil Racing Lubrifiants	Adrenoil B262 Racing Synthetic Blend	408950/01
Euron S.P.A.	Agjip Kart 2T	408888/01
Euron S.P.A.	Agjip Racing 2T	408888/02
Castrol International	Castrol XM04	404503/01
Castrol International	Castrol A747	404752/02
Rock Oil	Synthesis 2Kart Oil	404958/02
Rock Oil	Rock Oil Castor Kart 100	408789/01
ERG Petroli S.P.A.	K Kart 2T Corse SAE 50	407505/01
Wolfgang Auel Motorrad	Teclube Kartline	407540/01
Springoil S.R.L.	Racing 2T XS Kart	407541/01
Unil S.A.	Unil Opal Karting Compétition	407775/01
Totalfina Deutschland GmbH	Neptuna 2T	408264/01
Blendzall Inc	FK 100	408502/01
Blendzall Inc	4600 Green	408502/02
Laboratoire H.P. Production	Phoenix-Oil Sprinter Lub	409112/01
Laboratoire H.P. Production	Phoenix-Oil Racing Team	409112/02
Viadimiro Solda S.P.A.	Wladoil Racing K 100 R3	408967/01
Viadimiro Solda S.P.A.	Wladoil Racing K 125 R	408967/02
Liqui Moly GMBH	Kart Grand-Prix 2T	408949/01

ALLUMAGES HOMOLOGUÉS CIK/FIA

Marque	Type	Homologation
Ital System	N951	292/A/95/Ital
PVL	PVL 105458	281/A/95/PVL
Selettra	P3356	283/A/95/Sel
Vering	M141288	294/A/95/Ver
Hertog	436126001	293/A/95/Hor
Ducati	436161190	231/A/95/Duc
Ducati	436161092	232/A/95/Duc
STC Rotorplat	9600903-1	199/A/06
Selettra	P3356E	200/A/06
Vering	MA-141288	208/A/06

ESQUISSE CARBURATEUR FORMULE A - ICA - ICA JUNIOR

