

ANNEXE TECHNIQUE FFSA 2026 AU RÈGLEMENT CIK-FIA 2026

Texte supprimé : ainsi Nouveau texte : <u>ainsi</u>
--

Article 1 : Prescriptions Générales

Article 2 : Sécurité des Karts et des Équipements

Article 3 : Règlement Spécifique Super Kart

Article 4 : Règlement Spécifique Mini Kart

Article 5 : Règlement Spécifique MINI 60

Article 6 : Règlement Spécifique Nationale

Article 7 : Règlement Spécifique Senior, Master et Gentleman

Article 8 : Règlement Spécifique KZ 2

Article 9 : Règlement Spécifique Open

Article 10 : Règlement Spécifique Handikart

Article 11 : Règlement Spécifique Minime - ENTRAÎNEMENT ET COURSE CLUB UNIQUEMENT

Article 12 : Règlement Spécifique Cadet - ENTRAÎNEMENT ET COURSE CLUB UNIQUEMENT

Article 13 : Karting Historique

Annexes et Dessins Techniques FFSA

ARTICLE 1 – PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES**1) GÉNÉRALITÉS****1.1 Modifications**

Toute modification est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent règlement ou pour des raisons de sécurité décidées par la CIK-FIA et la FFSA.

Par modification, on comprend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine homologuées représentées sur la Fiche d'Homologation.

De plus, toute modification ou tout montage ayant pour conséquence d'altérer une valeur réglementaire ou son contrôle est présumée frauduleuse est donc interdite.

Enregistrement Matériel

Une fiche d'enregistrement matériel 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 vérifications 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. Lors du contrôle des Karts, ces derniers doivent être complets et prêts à rouler.

L'enregistrement du matériel n'a pas valeur de conformité du dit matériel ou de contrôle technique. En général, il peut être enregistré au maximum un châssis et deux moteurs, de même marque ou non (sauf règlement spécifique voir en particulier, Nationale, Cadet, Minime, *MINI 60*).

En général, le nombre de pneus sera 3 avants et 3 arrières slick et, dans les catégories autorisées, 3 avants et 3 arrières-pleuie (sauf règlement spécifique voir en particulier, Coupe de France., Championnat de France...). A partir de la 1^{ère} séance des essais qualificatifs ou après le départ de la 1^{er} manche pour les épreuves sans essais qualificatifs, il n'est plus possible de changer le matériel inscrit sur la feuille d'enregistrement.

1.2) TRANSMISSION

Il est autorisé de monter une protection en aluminium ou plastique, non dentée, de chaque côté de la couronne, dans toutes les catégories, sauf KZ 2. Cette protection aura un diamètre de 200 mm maximum.

1.3) MOTEUR – Refroidissement par eau

- * En Nationale et Cadet, seul le volet plastique d'origine livré avec le moteur sur le radiateur et du ruban adhésif appliqué sur le radiateur sont autorisés pour contrôler le flux d'air. Tout autre moyen de contrôle de ce flux d'air est interdit. Aucun système additionnel de refroidissement n'est autorisé.
- * Un écran de radiateur mécanique est autorisé dans toutes les autres catégories à refroidissement liquide. Du ruban adhésif, à condition de ne pas être retiré en piste, est autorisé dans toutes les catégories à refroidissement liquide. A cette fin chaque ruban adhésif fera le tour complet du radiateur et les extrémités seront jointes et superposées sur au moins 20mm.

Catégories à refroidissement liquide : un seul radiateur, un seul circuit, sauf KZ 2, art 5.3 RIK

Par temps froid, une protection devant un cylindre refroidi à l'eau est autorisée. Cette protection doit être correctement réalisée et fixée, et peut être réalisée en matériau composite.

1.4– Caméra - vidéo

À partir des essais qualificatifs, caméra ou autre système ne sont pas autorisées.

1.5– Carburateurs et conduit d'admission

Carburateur de la catégorie KZ2 pour toutes les épreuves FFSA 2025 : Voir annexe 9 « Carburateur KZ2 ».

1.6– Bougie

Le joint d'origine est obligatoire dans les catégories Minime, Cadet, MINI 60, Nationale, Senior, Master, Gentleman.

Longueur du culot : 18,50 mm maximum, excepté en Rotax J 125 FFSA, Rotax 125 Junior Max evo FFSA, Rotax Max 125 EVO et 125 Max Racing (voir spécifications techniques Rotax).

1.7-BRUIT

1.8– Contrôle des décibels

Pour réduire le bruit, des dispositifs de silencieux d'échappement efficaces sont obligatoires. La limite du bruit en vigueur est de 96 dB/A maximum en mesure statique et 108 dB/A maximum en mesure dynamique, y compris toutes tolérances et l'influence de l'environnement. Des contrôles pourront être effectués à tout moment de l'épreuve. Toute infraction constatée lors d'un contrôle en cours d'épreuve sera notifiée aux Commissaires Sportifs.

1.9– Prescriptions pour la mesure des décibels

Appareil de mesures : seuls les sonomètres ou les systèmes équivalents correspondant aux recommandations n° 651, classes 1 et 2 de la Commission Electronique Internationale (CEI) peuvent être utilisés. Echelle de mesure : la mesure sera faite avec le réglage sur la courbe A et le temps de réponse rapide « FAST ». Etalonnage : le sonomètre est à étalonner selon les indications du fabricant avant chaque série de mesures.

Facteurs de perturbation : environnement : il en est tenu compte dans la méthode et dans l'ordre des mesures. Autres perturbations : les bruits ne provenant pas du véhicule qui est mesuré, doivent avoir au moins 10 dB/A de moins que le bruit du véhicule (par exemple : influence de véhicules se trouvant sur la Piste).

Mesure en statique

Pour toutes les catégories, la limite du bruit en vigueur est de 96 dB/A au maximum, y compris toute tolérance et influence de l'environnement, mesurée avec le moteur à un régime de 7500 t/min (plus ou moins 500 t/min), le kart posé sur un support. Des contrôles pourront être effectués à tout moment de l'épreuve. Toute infraction constatée lors d'un contrôle sera notifiée aux Commissaires Sportifs. Un pilote pour lequel la mesure sonométrique de son kart serait supérieure à 96 dB/A, aura l'obligation de remettre son kart en conformité pour être autorisé à poursuivre l'épreuve.

Directives : mesure de bruit en statique, le kart posé sur un support, le sonomètre sera placé à un mètre de l'extrémité du silencieux, formant un angle de 45°, et à la même hauteur que le silencieux, tolérance de +/- 5 cm. Lieu des mesures : dans un des parcs d'assistance ou dans le parc fermé. Résultat des mesures : les résultats obtenus lors des mesures sont à communiquer au Collège des Commissaires Sportifs.

Mesure en dynamique

Sur les Championnats et Coupes de France, pour toutes les catégories, la limite du bruit en vigueur est de 108 dB/A au maximum, y compris toute tolérance et influence de l'environnement, mesurée en dynamique. Le contrôle dynamique sera effectué pendant toute la durée de l'épreuve, toute infraction constatée sera notifiée aux Commissaires Sportifs. Un pilote pour lequel la mesure en dynamique, de son kart en piste, serait supérieure à 108 dB/A, devra obligatoirement se soumettre à la mesure en statique. Directives de la mesure de bruit en dynamique : positionnement du micro au-dessus de la piste orientée vers le bas, à une hauteur de 2,5 m +/- 0,1m, réalisé selon les directives CIK-FIA. Lieu des mesures : le micro devra être positionné dans un secteur de la piste où le moteur est en pleine charge, sur la trajectoire habituellement utilisée par les karts. Le micro peut être installé à tout endroit de la piste, après avis de la FFSA. Conditions atmosphériques : le micro devra être efficacement protégé de la pluie et du vent. Tous les instruments devront fonctionner dans la gamme de température et d'humidité déclarée par leur fabricant. Résultat des mesures : les résultats obtenus lors des mesures sont à communiquer au Collège des Commissaires Sportifs.

1.10- RÉSERVOIR DE CARBURANT

- * Minime, Cadet, MINI 60, la contenance est de 3 litres minimum.
- * Autres catégories : 5 litres minimum.

1.11-CARBURANT – COMBURANT

Carburant à température ambiante, aucun dispositif de refroidissement sur l'ensemble du système d'alimentation et de retour n'est autorisé (réservoir compris). L'alimentation en carburant du carburateur doit se faire seulement par aspiration et par le haut du réservoir uniquement. Carburant commercial composé d'éléments que l'on trouve normalement dans les Carburants sans plomb de station-service en France (98 sans plomb, sauf DOM/TOM). En cas de substitution de carburant, le

pilote devra fournir un bidon d'huile neuf, scellé et/ou cacheté d'origine, agréée par la CIK-FIA, en coupe de marque, seule l'huile indiquée dans le règlement doit être utilisée. Les contrôles de conformité effectués porteront sur : Densité (ASTM D 4052 ou 1298) et Constante diélectrique (Digatron FT 64, DT 15 Ray Goldman), la comparaison du mélange utilisé par le pilote avec le mélange de l'organisateur ne doit pas varier de +/- 3 unités de constante diélectrique.

Substitution d'essence fortement recommandée dans toutes les épreuves FFSA.

Procédure de Contrôle de la Constante Diélectrique

Pré-Contrôle dans les réservoirs :

Plonger le capteur dans le réservoir jusqu'au 2 traits figurants sur le capteur.

Agiter doucement le capteur de haut en bas pour chasser les bulles d'air qui peuvent être piégées entre les plaques du capteur et ainsi fausser la mesure.

Faire attention que le capteur ne soit pas en contact avec les parois et surtout le fond du réservoir.

Lire le résultat sur l'afficheur

Si l'affichage ne dépasse pas +5 de constance diélectrique, le mélange est conforme. S'il est supérieur à +5, le mélange est considéré positif au pré-contrôle.

Si le pré-contrôle est supérieur +5 de constance diélectrique, en présence du pilote ou son mécanicien, effectuer les opérations suivantes :

Préparation du mélange de l'organisation :

Matériel nécessaire pour réaliser le mélange :

Une éprouvette en verre transparent graduée de qualité d'une capacité de 100 ml

Une pipette ou seringue graduée de 10 ml

Un récipient plastique d'au moins 200 ml

5 litres de carburant issu de la pompe de référence de l'organisation.

La feuille d'enregistrement du matériel du pilote (déclaration de la marque, du type et du % d'huile utilisé).

Un bidon d'huile neuf et cacheté amené par le pilote contrôlé correspondant à sa déclaration dans sa feuille d'enregistrement du matériel.

S'assurer que les récipients soient propres.

Verser 50 ml de carburant de la pompe de référence dans l'éprouvette

Aspirer avec la seringue une quantité d'huile dans le bidon neuf et cacheté amené par le pilote contrôlé correspondant à sa déclaration dans sa feuille d'enregistrement du matériel

Exemple : aspirer avec la seringue 6 ml d'huile (quantité d'huile nécessaire pour une concentration annoncée à 6%) dans le bidon d'huile.

$6\% = 6 \text{ ml} - 5\% = 5 \text{ ml} - 4\% = 4 \text{ ml} - 3\% = 3 \text{ ml} - 2\% = 2 \text{ ml}$

Compléter en carburant jusqu'à 100 ml

Verser le contenu dans un récipient en verre propre et mélanger le tout.

Contrôle par comparaison entre le mélange du pilote et le mélange de l'organisation :

Laisser l'échantillon de mélange pilote se stabiliser à la même température que l'échantillon de mélange de l'organisation (mesurer les températures)

Nettoyer le capteur avec du nettoyant à évaporation rapide et laisser sécher pendant au moins 20 secondes.

Plonger le capteur dans le mélange du pilote jusqu'au 2 traits figurants sur le capteur.

Faire attention que le capteur ne soit pas en contact avec le récipient

Lire le résultat sur l'afficheur et faire constater la valeur de constance diélectrique du mélange utilisé par

le pilote contrôlé.

Plonger le capteur dans le mélange de l'organisation jusqu'au 2 traits figurants sur le capteur.

Faire attention que le capteur ne soit pas en contact avec le récipient en verre.

Lire le résultat sur l'afficheur et faire constater, par le pilote contrôlé, la valeur de constance diélectrique du mélange de l'organisation.

La comparaison du mélange utilisé par le pilote avec le mélange de l'organisateur ne doit pas varier de +/- 3 unités de constante diélectrique

1.12-ROUES : JANTES ET PNEUMATIQUES 2.22.2 – Pneus - Fixations

Pneumatiques en épreuves FFSA : Voir annexe 8 « Pneus autorisés ». Seul l'air ambiant est autorisé pour gonfler les pneumatiques. En grille et prégrille, seul le retrait d'air est autorisé. La vérification de la pression et de la température des pneus, avant la pesée, n'est pas autorisée (toutes catégories). La fixation des roues aux moyeux doit se faire au moyen d'écrous autobloquants, une rondelle plate entre l'écrou et la jante est recommandée.

1.13-HOMOLOGATIONS, IDENTIFICATION ET CONTRÔLES

1.14– Homologations et Agréments

Handi kart

Obligation pour le pilote d'être en possession, lors d'un entraînement ou d'une course, de la fiche d'agrément correspondante à son matériel.

Homologation FFSA

Cette homologation signifie que le produit (châssis, éléments de carrosserie, moteur, carburateur, pneus, échappement, équipement pilote, 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.

Voir les annexes 3 « Carénage frontal carrosserie » et l'annexe 4 « Positions des carrosseries latérales ».

Normes FFSA

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

1.15 – Contrôles

Quelles que soient les mesures à effectuer, ne jamais en faire plus de trois.

Seul le matériel de contrôle utilisé par les Commissaires Techniques fait foi et ne peut être remis en cause.

Procédure de pesage : voir Annexe 11 CIK-FIA.

Appareil de mesure des diagrammes

Dans les catégories où un ou plusieurs angles sont imposés par le règlement de la catégorie, un appareil de mesure à affichage digital commandé par codeur sera 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°. 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.

Afin de fiabiliser la mesure, une cale de 0,20 mm d'épaisseur et 5 mm de largeur (type CIK-FIA), sera utilisée pour matérialiser le début et la fin de la mesure. Cette cale 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 (pour la lumière d'échappement).

Entre l'arête inférieure de toute partie de la jupe du piston définissant le début théorique du cycle d'admission et son intersection avec l'arête de la périphérie du cylindre (pour la lumière d'admission). Seront considérés comme début et fin de mesure de l'angle, la position par laquelle le pincement de la cale de 0,20x 5mm permettra 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.

Contrôle des rapports de boîte de vitesses (sauf en super Kart)

Faire déposer le moteur, le pignon d'entraînement et la bougie.

Accoupler l'axe du codeur avec l'arbre de sortie à l'aide d'un manchon rigide.

Monter un comparateur à la place de la bougie.

Faire tourner le moteur dans le sens de la marche, 2 tours minimum, afin de rattraper le jeu des pignons.

Mettre le piston au P.M.H ou P.M.B, et l'afficheur à zéro.

Retenir légèrement l'arbre de sortie, afin de supprimer le jeu, et faire 3 tours moteur complet. Lire la valeur indiquée par l'afficheur et la comparer avec les données de la fiche d'homologation.

Volume de chambre de combustion

Précision 0,02%, huile Dexron VI.

Utilisation : Volume de chambre de combustion en méthode alternative lors des phases qualificatives et en méthode générale lors des phases finales.

Contrôle de la mesure COV des pneumatiques

L'appareil de mesure MiniRAE Lite de la société « RAE Systems Inc. (USA) » sera utilisé en essais qualificatifs, manches qualificatives, super-manche et finale pour vérifier que les pneumatiques sont en conformité avec la valeur limite maximale autorisée.

La mesure COV des pneumatiques ne devra pas dépasser 5 ppm (valeur limite maximale) en toutes circonstances. Note : La pollution des pneumatiques, par ex. par spray pour chaîne, doit être évitée car elle peut entraîner le dépassement de la valeur limite. Si le contrôle permet d'établir qu'un ou plusieurs pneumatiques ne sont pas en conformité avec le règlement, le pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la pré-grille (et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition - essais qualificatifs, manche qualificative, super-manche, finale). Les réclamations à l'encontre de cette procédure ne sont pas admises.

1.16- ÉQUIPEMENT DE CHRONOMÉTRAGE ET TÉLÉMÉTRIE

1.17 - Acquisitions de données

En catégories Mini kart, Minime, Cadet, MINI 60, Nationale, il est interdit d'utiliser tout système d'acquisition de données : calculateurs, sondes, palpeurs, faisceaux, etc., à l'exception de ceux gérant les 4 fonctions suivantes avec ou sans mémoires :

1/ Un compte-tours.

2/ Un indicateur de température, équipé d'une seule sonde (interdit en MINI 60)

- 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, ou système de prise de température autorisé sur l'échappement par une seule sonde et un seul afficheur (Interdit en Cadet).

3/ Un chronomètre

4/ Un GPS ou un capteur de vitesse.

Autres catégories : voir art 9.8 du RIK 2025.

Tous les capteurs et câblages non autorisés doivent être retirés avant les essais qualificatifs.

ARTICLE 2 – SÉCURITÉ DES KARTS ET DES ÉQUIPEMENTS, PARC ASSISTANCE DÉPART ET PRÉGRILLE

2.1) SÉCURITÉ DES KARTS

Carénage avant homologué ou ayant été homologué CIK-FIA

Pour toutes les catégories, les fixations rapides des carénages avant doivent être maintenues, dans leur partie supérieure au pare chocs avant, par colliers type « rilsan ». Il est autorisé d'installer sur les châssis une protection, sur la partie inférieure de la traverse avant et des longerons droit et gauche, voir annexe 6 « *Protections châssis* ».

Il est permis d'ajuster la masse du kart par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides, fixés sur le châssis-cadre, une pièce auxiliaire du châssis (à l'exception des pare chocs) ou sur le siège. Poids maximum d'un seul lest : 5 kg. Les lests combinés sur la même fixation comptent comme un seul lest. Le lest devrait être fixé au moyen d'outils avec au moins deux boulons : 0-2,5 kg de diamètre 6 mm minimum, 2,6-5 kg de diamètre 8 mm minimum. Si le lest est fixé sur une pièce auxiliaire du châssis, tous les boulons de fixation de la pièce auxiliaire au châssis-cadre devraient avoir le même diamètre minimum que celui utilisé pour fixer le lest lui-même.

Des plaques de renfort sont obligatoires pour la fixation du lest au siège. Ces renforts doivent avoir une épaisseur minimum de 1,0 mm et un diamètre minimum de 20 mm.

Un renfort de fixation du siège et/ou des raidisseurs, en métal ou plastique est obligatoire, avec les dimensions minima suivantes : épaisseur 1,5 mm, 35 x 35 mm ou un Ø de 40 mm.

Protection de roues arrière homologuée ou ayant été homologuée CIK-FIA/FFSA (**antérieur à 2026**).

La FFSA se réserve le droit de modifier des paramètres du règlement technique si cela s'avère nécessaire pour des raisons de sécurité, de cohérence avec la catégorie ou de différenciation de performance entre les catégories.

Les deux parties extérieures réglables de la protection des roues arrière (pare-chocs) homologuées peuvent avoir une couleur clairement différente de la partie principale. Cela peut se faire au moyen d'un kit d'autocollants spécifiques ou en ajoutant de la couleur aux pièces au cours de la production.

Carrosseries latérales homologuées ou ayant été homologuées CIK-FIA/FFSA.

En Super kart, le lest ne peut pas être fixé au siège, mais uniquement aux tubes principaux du châssis-cadre ou au plancher avec au moins deux boulons de diamètre 6 mm minimum.

* Casque :

La turbo visière n'est plus autorisée à partir du 01/01/2022

En application de l'article 1.4 du Chapitre III – Equipement des pilotes de l'annexe L du Code Sportif International de la FIA, un casque ne devra pas être modifié par rapport à sa spécification de fabrication d'origine, sauf conformément aux instructions fournies par le constructeur. Les accessoires devront être montés conformément aux instructions du fabricant du casque. Seuls des accessoires approuvés par la FIA devront être utilisés. Toute autre modification ou tout autre ajout d'accessoires non approuvés (caméras de casque, visières, etc.) rendra caduque l'homologation FIA du casque.

Casques homologués obligatoires suivant les normes ci-dessous pour les pilotes de moins de 15 ans :

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 et Snell-FIA CMR2016)
- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 et Snell-FIA CMR2007)
- ECE 22 05 ou ECE 22 06 de taille enfant et poids inférieur à 1350g

Casques homologués pour les pilotes de plus de 15 ans :

- Homologué ou ayant été homologué par la CIK-FIA en très bon état
- NF S 72 305 (France), étiquette verte sur tissu,
- E 22 (CEE), le numéro de série doit commencer par 03, 04, 05 et suivants... (ancienne norme de casques moto)
- ECE 22-05, 06... Le numéro de série doit commencer par 05, 06 et suivants (nouvelle norme de casques moto)
- SIS 88.24.11 (2) (Suède),
- DS 2124.1 (Danemark),
- SFS 3653 (Finlande),
- ONS/OMK (Allemagne) (étiquette noire sur blanc, noir sur bleu, bleu sur blanc ou rouge -sur blanc uniquement),
- Snell Fondation (USA) SA 95,
- SFI (USA) – SFI SPEC 31.1, -SFI (USA) –SFI SPEC 31.2.
- British Standards Institution BS 6658-85 de type A et de type type A/FR, (Grande Bretagne)
- SA 2000, SA 2010, SA 2015, SA 2020
- K 98, K2010, K2015, K2020

* Combinaison : Une combinaison en cuir aux normes FIM ou en tissu homologuée ou ayant été homologuée par la CIK-FIA.

* Protège-côtes et tour de cou :

Le protège-côtes et le tour de cou sont obligatoires pour les catégories Mini kart, Minime, Cadet, MINI 60 et fortement recommandés pour l'ensemble des autres catégories.

* Chaussures et Gants : Des chaussures montantes couvrant la cheville et des gants, en très bon état.

2.2) PARC ASSISTANCE DÉPART

Mécanique non autorisée, sauf si l'intervention est liée à la sécurité (avec accord du Délégué Technique de l'épreuve) ou qu'elle porte sur les éléments listés ci-dessous :

- Repose du carénage avant
- Réglage de la largeur hors-tout avant et arrière (y compris la protection arrière)

- Ajustement de la pression des pneumatiques
- Remplacement de la bougie
- Montage / démontage des roues

2.3) PRÉGRILLE

Mécanique non autorisée, seul le retrait d'air des pneus est autorisé.

ARTICLE 3 – RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE SUPERKART DIVISION 1 & 2

- * Moteur à refroidissement par eau homologué ou ayant été homologué par la CIK-FIA
- * Autorisation de l'utilisation d'un système d'injection indirecte en remplacement des carburateurs.

Formule SK – FFSA

- * Moteur refroidi par écoulement d'air ou par eau, d'un seul circuit uniquement agréé par la FFSA
- * Moteur issu d'engin motorisé de grande série (reconnu par la FFSA selon catalogue de base fourni par le constructeur) :
 - Monocylindre 2 temps - Cylindrée maximum inférieur à 750 cm³.
 - Monocylindre ou Bicylindres 4 temps - Cylindrée maximum inférieur à 1000 cm³.

ARTICLE 4 – MINI KART

Pour tous les accessoires ainsi que pour tous les éléments constituant le kart, l'usage des matériaux suivants n'est pas autorisé : magnésium, titane, céramique et tous matériaux « exotiques ».

La catégorie Mini-Kart est réservée exclusivement à l'entraînement ainsi qu'aux Courses Clubs.

- * Châssis : Châssis homologués FFSA, châssis homologués ou ayant été homologués CIK en groupe 3, suivant l'annexe 7, listes N°1 et 4 exclusivement d'origine sans aucune modification.
- * Châssis homologués FFSA :
 - Largeur hors tout à l'axe des roues avant : 1035 mm. (Tolérance de contrôle +/- 5 mm) -Largeur hors tout à l'axe des roues arrière : 1120 mm (Tolérance de contrôle +/- 2 mm) -Protection des roues arrière homologuée FFSA et CIK groupe 3.

Voir annexe 5 « Protection arrière FFSA ».

Châssis homologués CIK : voir art 2.4.1, 2.5.3.2 et 2.7.1.5, RIK 2025

- * Pneus : Véga Cadetti, voir annexe 8 « Pneus autorisés ».
- * Porte-numéro : Il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro.

Moteur : 2 temps ou 4 temps, exclusivement d'origine, puissance 5.5CV maximum. La fiche constructeur doit être transmise à la FFSA pour vérification et validation puis mise en ligne sur le site.

- * Carburateur : Carburateur exclusivement d'origine.
- * Échappement : Pot d'origine sans modification.
- * Allumage : Allumage d'origine.
- * Transmission : Par chaîne.
- * Poids : Kart complet avec pilote en tenue = 95 kg minimum.

ARTICLE 5 – MINI 60

Pour tous les accessoires ainsi que pour tous les éléments constituant le kart, l'usage des matériaux suivant n'est pas autorisé : magnésium, titane, céramique et tous matériaux « exotiques ».

* **CHÂSSIS :**

Châssis homologués ou ayant été homologués CIK/FIA groupe 3, châssis homologués FFSA, voir annexe 7 « châssis homologués » liste n°1.

- Ecart entre l'avant de la protection arrière et la surface des roues arrière 15 mm minimum, 50 mm maximum.

* **PNEUS :**

Véga Cadetti, voir annexe 8 « pneus autorisés »

* **MOTEUR :**

Vortex MINI 60 FR selon fiche technique FFSA « MINI FR »

- Joint de culasse autorisé, épaisseur libre
- Roulement de vilebrequin : type 6204 C4 marque libre, à bille (sens libre).
Les roulements en céramique et à rouleau ne sont pas autorisés
- Joint d'embase : libre
- Joint d'étanchéité à fleur de carter « 20x35x7 » : monté dans le sens d'origine, marque libre
- Platine moteur libre
- Tout système additionnel de refroidissement moteur n'est pas autorisé

Tout traitement de surface (DLC etc.) n'est pas autorisé.

* **CARBURATEUR :**

Dell'Orto PHBG 18 BS – N° d'homologation CIK-FIA 054-CA-55

- Gicleur principal : libre
- Gicleur bas : 50
- Boisseau : 40
- Aiguille : W23 obligatoire
- Hauteur d'aiguille /clips : libre

* **FILTRE À ESSENCE :**

Conseillé (avant la pompe à essence)

* **ALLUMAGE :**

Selettra PF5858 – N° d'homologation CIK-FIA 034-IG-58

- Bougies : NGK B10 EG – NKG B9 EG, montée avec son joint d'origine / hauteur maxi du culot : 18,5mm (antiparasite d'origine -> PVL – 401 222 5 k)

* **SILENCIEUX D'ADMISSION :**

Protection pluie autorisée du commerce / Mousse et grille autorisée KG *référence en attente*

* **ÉCHAPPEMENT :**

1 joint d'échappement d'origine

* **TRANSMISSION :**

- Par chaîne, type : 219
- Pignon moteur d'origine Vortex de 10 dents
- Couronne : libre
- Protège pignon Vortex obligatoire
- L'ajout d'une entretoise de 5mm d'épaisseur maximum, par vis, est autorisé pour le montage du

protège chaîne

- * DÉMARREUR :
Vortex obligatoire
- * EMBRAYAGE :
Exclusivement d'origine
 - L'intérieur de la cloche ne doit présenter aucune présence de corps gras
- * BATTERIE :
Libre
 - Si batterie au lithium, BMS intégré obligatoire (avec marquage)
 - La Batterie doit être montée dans son support/emplacement d'origine (à gauche du siège) fixée sur le châssis obligatoirement
- * POIDS :
Kart complet avec pilote en tenue = 110kg minimum

ARTICLE 6 - NATIONALE

- * Châssis : homologué ou ayant été homologué CIK-FIA ou normes CIK-FIA. En particulier et conformément à l'article 2.1.6 (acier magnétique) et 2.3 CIK/FIA
 - * Freins avant interdits. Frein arrière mécanique autorisé.
 - * Pneus : Vega SL4 slick - W6 (pluie), voir annexe 8 « Pneus autorisés ».
 - * Moteur : Marque ROTAX - Type NATIONALE FFSA / J 125 Max, J 125 Max avec pièces EVO et 125 Junior Max evo FFSA- 125 cm³.
- Homologué FFSA et Spécification Technique FFSA.
L'intérieur de la cloche ne doit présenter aucune présence de corps gras
- * Poids : Kart complet plus pilote en tenue = 145 kg minimum.

ARTICLE 7 – SÉNIOR, MASTER, GENTLEMAN

- * Châssis : homologué ou ayant été homologué CIK-FIA ou normes CIK-FIA. En particulier et conformément à l'article 2.1.6 de la CIK/FIA acier magnétique et 2.3 CIK/FIA
- * Freins avant interdits. Frein arrière mécanique autorisé.
Pneus : Vega XH4 slick - W6 pluie, voir annexe 8 « Pneus autorisés »
- * Moteur : Marque IAME - Type X30 125cc RL Tag suivant fiche d'homologation et spécifications techniques déposées auprès de la FFSA
Marque ROTAX – Type ROTAX 125 MAX RACING / ROTAX 125 MAX EVO suivant spécifications techniques déposées auprès de la FFSA (plombage d'origine facultatif)
- * L'intérieur de la cloche ne doit présenter aucune présence de corps gras
- * Poids : Kart complet plus pilote en tenue : Senior = 160 kg minimum / Master et Gentleman = 170 kg minimum
Féminine = 150 kg minimum (uniquement lors du Championnat de France Féminin)
- * Tous les gabarits décrits dans la fiche d'homologation du moteur sont considérés comme des moyens valides et certifiés par la FFSA et le Constructeur pour contrôler la conformité de la pièce pour lesquels ils ont été conçus.

ARTICLE 8 - RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE KZ2

- * Châssis : homologué ou ayant été homologué par la CIK-FIA.
- * Freins : homologués ou ayant été homologués par la CIK-FIA.
- * **Silencieux d'aspiration : Homologué ou ayant été homologué.**
- * Moteur monocylindre à admission par clapets, refroidi par eau, avec un seul circuit, homologué ou ayant été homologué par la CIK-FIA.
- * Carburateur DELL'ORTO, type VHS 30 CS, en aluminium avec diffuseur « venturi » d'un diamètre **maximum** de 30 mm **rond**. **Le gabarit «H.5653.A.» ne doit pas entrer dans le venturi.**
- * Boîte de vitesses : homologuée ou ayant été homologuée par la CIK-FIA (y compris le couple primaire)
- * Allumage : Homologué ou ayant été homologué par la CIK-FIA.
- * Embrayage : Aucune présence de corps gras
- * Récupérateur : Un récupérateur d'huile de boîte de vitesses est obligatoire.
- * Pneus :
 - Slick : LeCont LOH « OPTION » ASN FFSA
 - Pluie : LeCont LWR CIK

Voir annexe 8 « Pneus autorisés »

Poids : Kart complet plus pilote en tenue KZ2 = 175 kg minimum.

KZ2 Master, Gentleman = 180 kg minimum.

ARTICLE 9 - OPEN

- * Châssis : Châssis conforme à l'article 2.1.6 (acier magnétique) et 2.3 de la CIK/FIA
- * Pneus :
 - Autorisés dans les catégories FFSA.
 - Homologués CIK/FIA « Prime ou Option ».
 - Pluies : Marques et types libres homologués CIK/FIA.
 - Pour le matériel issu de Coupes de Marque : Conforme à la monte pneumatique réglementaire déposée auprès de la FFSA.

Le panachage sur le châssis de type et de marque est interdit.

- * Moteurs :
 - Moteur libre, atmosphérique, 2 temps, monocylindre, cylindrée maximum 175 cm³ -Moteur libre, atmosphérique, 4 temps :
Monocylindre, quatre soupapes maximum, cylindrée maximum 410 cm³.
Bicylindres, quatre soupapes maximum, cylindrée maximum 250 cm³.
- * Alimentation : Carburateur libre. Injection libre. Suralimentation interdite.
- * Silencieux d'aspiration : Un silencieux d'aspiration enregistré CIK/FIA, dans ce cas des éléments filtrants à l'intérieur n'ayant pas d'autre fonction que de filtrer l'air d'admission (élément statique) sont permis.
- * Échappement : Pot de détente ou collecteur libre.
 - Marque et dimensions libres.
 - Dans le strict respect des normes de bruit.
- * Allumage : Libre.
- * Transmission : Libre.
- * Poids : Kart complet plus pilote en tenue = 155 kg minimum.
 - Pour le matériel issu de Coupes de Marque : Conforme au poids réglementaire déposé auprès de la FFSA.
- * Récupérateur : Un récupérateur d'huile est obligatoire sur les événements des boîtes de vitesses et des moteurs 4 temps.

Un récupérateur d'eau doit être fixé sur le radiateur

ARTICLE 10 – HANDIKART

*Châssis : homologué ou ayant été homologué CIK-FIA ou normes CIK-FIA. En particulier et conformément à l'article 2.1.6 de la CIK/FIA acier magnétique et 2.3 CIK/FIA.

Chaque châssis devra faire l'objet d'une fiche d'agrément délivrée par la FFSA pour évoluer sur circuit (voir liste châssis handi habilités FFSA)

*Freins avant interdits

*Pneus :

Slick : LeCont LOH « OPTION » ASN FFSA – Uniquement en championnat de France

Pluie : LeCont LWR CIK – Uniquement en championnat de France

*Moteur : Voir Article 7 – Senior, Master, Gentleman

*L'intérieur de la cloche ne doit présenter aucune présence de corps gras

*Poids : Catégorie H1, 0 ou 1 commande adaptée, 170kg

Catégorie H2, 2 commandes adaptées, 165 kg

Catégorie H3, 3 commandes adaptées, 160 kg

Les pilotes qui doivent utiliser uniquement un bras pour piloter sont sous l'égide du H2

ARTICLE 11 - MINIME - ENTRAINEMENT ET COURSE CLUB UNIQUEMENT

Pour tous les accessoires ainsi que pour tous les éléments constituant le kart, l'usage des matériaux suivant n'est pas autorisé : magnésium, titane, céramique et tous matériaux « exotiques ».

* Châssis : Homologués FFSA, et châssis homologués ou ayant été homologués CIK/FIA groupe 3 voir annexe 7 « châssis homologués » listes N°1 et 4.

- -Largeur hors tout : FFSA et CIK : 1200 mm maximum.

Carénage avant : Il doit avoir une largeur de 850 mm minimum et, au maximum, la largeur extérieure du train avant.

* Ecart entre l'avant de la protection arrière et la surface des roues arrière 15 mm minimum, 60mm maximum.

* Pneus : Véga Cadetti, voir annexe 8 « Pneus autorisés ».

* Moteur : Marque IAME - Type MINIME FFSA / Gazelle 60 cm³.

Homologué FFSA et Fiche d'Homologation FFSA.

* Bougies : NGK 3230 BR 9 EG – NGK 3830 BR 10 EG, montée avec son joint d'origine.

* Transmission : Par chaîne. Le pignon moteur sera impérativement de 11 dents.

Le rapport final le plus court autorisé sera : $11 / 77 = 0,142$ sur tous les circuits.

* Il est autorisé de mettre une cale entre la base du moteur et la platine.

L'intérieur de la cloche ne doit présenter aucune présence de corps gras

- Poids : Kart complet avec pilote en tenue = 100 kg minimum.

ARTICLE 12 – CADET - ENTRAINEMENT UNIQUEMENT ET COURSE CLUB UNIQUEMENT

Pour tous les accessoires ainsi que pour tous les éléments constituant le kart, l'usage des matériaux suivant n'est pas autorisé : magnésium, titane, céramique et tous matériaux « exotiques ».

- Châssis : Châssis homologués FFSA, et châssis homologués ou ayant été homologués CIK/FIA groupe 3 voir annexe 7 «châssis homologués » listes N° 1, 2 et 3.

- Largeur hors tout : FFSA et CIK : 1200 mm maximum.
- * Ecart entre l'avant de la protection arrière et la surface des roues arrière 15 mm minimum, 120mm maximum.
- * Pneus : Vega M 1 voir annexe 8 « Pneus autorisés ».
- * Moteur : Marque ROTAX - Type CADET FFSA / Minimax 125 cm³.
- * Homologué FFSA et Spécification Technique FFSA.

Moteur plombé par le DT/CT de l'épreuve

L'interrupteur pour l'arrêt du moteur est obligatoire. Il doit être situé de telle façon que le pilote assis en position normale de conduite puisse l'actionner.

- * Transmission : Par chaîne. Le pignon moteur sera impérativement le 12 dents. Le rapport final le plus court autorisé sera : $12 / 75 = 0,16$ sur tous les circuits.
- * L'intérieur de la cloche ne doit présenter aucune présence de corps gras
- * Poids : Kart complet avec pilote en tenue = 120 kg minimum.

ARTICLE 13 – KARTING HISTORIQUE

Voir document « Annexe – Règlement Technique FFSA Karting Historique » disponible sur le site de la FFSA : <https://www.ffa.org/reglements/technique>