

CHALLENGE MINARELLI 2013 – 25^{ème} édition

REGLEMENT SPORTIF

ART. 1 : ORGANISATION

Le Challenge MINARELLI 2013, catégories **KFS Jeune, KFS 100, KFS 125, ROTAX MASTER et KZ 125** est organisé par GOKART, Z.I. Bois de Plante, 37700 LA VILLE-AUX-DAMES.

ART. 2 : DEROULEMENT

Le Challenge MINARELLI 2013 se déroulera en 5 courses sur les pistes du **MANS, d'ANCENIS, de ST AMAND, d'ANGERVILLE (Ask BRETIGNY) et de LAVAL** qui prendront en charge l'organisation des courses, assistées de l'équipe du Challenge.

ART. 3 : PARTICIPANTS

Les pilotes devront posséder une Licence Compétition Nationale de Karting FFSA validée 2013 et respecter les règlements de la F.F.S.A. parus dans le Règlement Sportif National 2013.

Il est vivement conseillé aux accompagnants des pilotes d'être en possession d'au moins une Licence Personnel Satellite.

ART. 4 : ENGAGEMENT CHALLENGE

Le droit d'inscription au Challenge est de 75 €uros T.T.C.

L'engagement par course pour les adhérents est de 90 €uros T.T.C. (droit de piste du samedi, transpondeur et numéros de course compris).

L'engagement par course pour les pilotes hors Challenge est de 120 €uros T.T.C. (droit de piste du samedi, transpondeur et numéros de course compris).

Clôture des engagements 21 jours avant chaque course, après cette date les inscriptions seront prises dans la limite des places disponibles et **au plus tard le SAMEDI à 16 heures.**

ART. 5 : DEROULEMENT

Piste ouverte à l'entraînement le samedi.

Essais chronos le dimanche matin (1 séance par catégorie). Par groupes, si le nombre de participants dans une catégorie est supérieur à la capacité de la piste, l'ordre de passage sera tiré au sort.

Les courses se dérouleront en 2 manches de qualification de 10 tours, d'une pré-finale de 12 tours et d'une finale de 15 tours. Dans le cas où le nombre de participants dans une catégorie serait supérieur à la capacité de la piste, les pilotes seraient partagés en séries ou en poules. Suite aux séries ou poules, les premiers pilotes classés seront retenus pour la pré-finale et la finale A (dans la limite de la capacité de la piste). Les concurrents suivants participeront à une pré-finale et finale de classement. Le nombre de tours des manches, de la pré-finale et de la finale pourra être modifié en fonction des impondérables (horaires, conditions climatiques).

En cas d'insuffisance de participants dans une manche, pré-finale ou finale d'une catégorie, la règle de cohabitation de la F.F.S.A. sera appliquée.

ART. 6 : GRILLE

Grille des manches qualificatives : suivant les essais chronométrés.

Grille de la pré-finale : suivant le résultat des manches qualificatives

Grille de la finale : suivant le classement de la pré-finale.

ART. 7 : ATTRIBUTION DES POINTS

Points des **manches** : 0 point au 1er / 2 points au 2ème / 3 points au 3ème et ainsi de suite par progression croissante d'1 point. En cas d'ex-æquo entre 2 ou plusieurs pilotes à l'issue des manches, ils seront départagés en fonction de leurs chronos.

Points de la **pré-finale** : 100 points au 1er / 95 points au 2ème / 92 points au 3ème / 90 points au 4ème / 89 points au 5ème et à suivre par ordre décroissant d'1 point par place jusqu'au dernier concurrent classé.

Points de la **finale** : 100 points au 1er / 95 points au 2ème / 92 points au 3ème / 90 points au 4^{ème}, 89 points au 5ème et à suivre par ordre décroissant d'1 point par place jusqu'au dernier concurrent classé. Le classement final de la journée se fera selon l'ordre d'arrivée de la **finale**.

Seuls les pilotes adhérents au Challenge marqueront des points pour le classement du Challenge.

Une coupe sera remise aux trois premiers de la finale de chaque catégorie à chaque course.

Tout concurrent déclassé lors du contrôle technique d'une manche ou suite à une décision de la direction de course sera classé dernier de la manche en question.

Tout concurrent déclassé lors du contrôle technique de la pré-finale ou suite à une décision de la direction de course sera classé dernier de la pré-finale.

Tout concurrent déclassé lors du contrôle technique de la finale ou suite à une décision de la direction de course sera classé dernier de la finale.

Se référer au Règlement Sportif et Technique FFSA 2013.

ART. 8 : ENREGISTREMENT DU MATERIEL

Il est conseillé de faire enregistrer son matériel et de confirmer son engagement avant de prendre la piste pour les essais.

ART. 9 : POINTAGE ELECTRONIQUE

Système CHRONELEC.

Au moment de la confirmation de l'engagement, un transpondeur sera remis à chacun contre dépôt de la licence. Pendant l'épreuve, le transpondeur est sous la responsabilité du pilote. En cas de perte, il sera facturé 200 €uros.

La licence sera restituée contre retour du transpondeur. L'installation du transpondeur est obligatoire, à compter du samedi après-midi.

ART. 10 : CONTROLE TECHNIQUE

Un contrôle technique pourra être effectué à l'arrivée des essais chrono ou à l'issue de chaque manche, pré-finale ou finale, quelque soit le classement du concurrent. Nous rappelons que certains systèmes d'acquisition de données sont rigoureusement interdits.

ART. 11 : CLASSEMENT FINAL DU CHALLENGE

Par addition des points acquis lors des 7 meilleurs résultats des 5 finales et des 5 pré-finales.

En cas d'ex-æquo entre 2 ou plusieurs pilotes, le classement de la finale de la dernière journée du Challenge sera déterminant.

Seuls les pilotes adhérents au Challenge MINARELLI 2013 seront dans le classement final.

ART. 12 : REMISE DES PRIX DU CHALLENGE

Remise de coupes et de lots effectuée le jour de la dernière manifestation, répartis à tous les pilotes classés.

ART. 13 : RESERVES

Les organisateurs se réservent le droit de modifier ou d'annuler un ou plusieurs articles ou extraits du Règlement Technique ou Sportif en cas de raisons majeures. L'organisation affichera les modifications avant le départ de la course. Un concurrent ou son entourage ayant un comportement anti-sportif pourra se faire exclure du Challenge.

Tout ce qui n'est pas prévu au présent Règlement est formellement interdit.

ART. 14 : EQUIPEMENTS

Nous vous rappelons que l'équipement pilote est réglementé (Combinaison, casque, gants, minerve et chaussures montantes). Le port du pare-côtes est vivement conseillé. Veuillez consulter le Règlement Sportif et Technique National F.F.S.A. 2013.

ART. 15 : RECLAMATIONS :

Se référer aux articles du Règlement Technique et Sportif F.F.S.A. 2013.

REGLEMENT TECHNIQUE

KFS 100 JEUNE (REGLEMENT KFS 100 JEUNE 2013 VALIDE PAR LA F.F.S.A. SOUS LA REFERENCE CK3)

- ART. 1 : CHÂSSIS et CARROSSERIE

Règlement Technique KFS 100 JEUNE 2013, en conformité avec les précisions du document «KFS 2013, Pièces d'origine et Marquage».

- ART. 2 : PNEUS

VEGA KFH : 4.60 AV / 7.10 ARR, 4 pneus avants + 4 pneus arrières (pas nécessairement neufs) en gestion libre, pour l'ensemble des 5 courses.

Un maximum de 2 pneus avants et 2 pneus arrières + 1 pneu en cas de crevaison pourra être enregistré par course. Pneus pluie ou retaillés interdits. Tout procédé de traitement des pneus est strictement interdit.

- ART. 3 : POIDS

145 kg minimum, Kart en ordre de marche avec pilote équipé.

Tout pilote KFS 100 jeune, et qui en ferait la demande, pourra concourir en KFS 100.

- ART. 4 : MOTEUR

Règlement Technique KFS 100 2013, en conformité avec les précisions du document «KFS 2013, Pièces d'origine et Marquage».

- ART. 5 : CONTRÔLE TECHNIQUE

Le pilote ne pourra disposer que d'1 châssis et de 2 moteurs qui seront plombés ou numéros relevés.

Le pilote devra présenter son kart entièrement monté et prêt à prendre la piste.

Les 3 premiers de la finale seront contrôlés. Des contrôles inopinés et des substitutions pourront être effectués (carburateurs, pneus, etc) lors de chaque journée.

KFS 100 (REGLEMENT KFS 100 2013 VALIDE PAR LA F.F.S.A. SOUS LA REFERENCE CK3)

- ART. 1 : CHÂSSIS et CARROSSERIE

Règlement Technique KFS 100 2013, en conformité avec les précisions du document «KFS 2013, Pièces d'origine et Marquage».

- ART. 2 : PNEUS

VEGA KFH : 4.60 AV / 7.10 ARR, 4 pneus avants + 4 pneus arrières (pas nécessairement neufs) en gestion libre, pour l'ensemble des 5 courses.

Un maximum de 2 pneus avants et 2 pneus arrières + 1 pneu en cas de crevaison pourra être enregistré par course. Pneus pluie ou retaillés interdits. Tout procédé de traitement des pneus est strictement interdit.

- ART. 3 : POIDS

158 kg minimum, Kart en ordre de marche avec pilote équipé.

Tout pilote KFS 100, et qui en ferait la demande, pourra concourir en KFS 100 jeune.

- ART. 4 : MOTEUR

Règlement Technique KFS 100 2013, en conformité avec les précisions du document «KFS 2013, Pièces d'origine et Marquage».

- ART. 5 : CONTRÔLE TECHNIQUE

Le pilote ne pourra disposer que d'1 châssis et de 2 moteurs qui seront plombés ou numéros relevés.

Le pilote devra présenter son kart entièrement monté et prêt à prendre la piste.

Les 3 premiers de la finale seront contrôlés. Des contrôles inopinés et des substitutions pourront être effectués (carburateurs, pneus, etc) lors de chaque journée.

KFS 125 (REGLEMENT KFS 125 2013 VALIDE PAR LA F.F.S.A. SOUS LA REFERENCE CK3)

- ART. 1 : CHÂSSIS et CARROSSERIE

Règlement Technique KFS 125 2013, en conformité avec les précisions du document «KFS 2013, Pièces d'origine et Marquage ».

- ART. 2 : PNEUS

VEGA KFS : 4.60 AV / 7.10 ARR, 2 pneus avants et 2 pneus arrières (pas nécessairement neufs) par course.

Un maximum de 2 pneus avants + 2 pneus arrières + 1 pneu en cas de crevaison pourra être enregistré par course.

Pneus pluie VEGA W5 : 4.20 AV / 6.00 ARR, 2 pneus avants et 2 pneus arrières (pas nécessairement neufs) par

course.

Un maximum de 2 pneus avants + 2 pneus arrières + 1 pneu en cas de crevaison pourra être enregistré par course.

Tout procédé de traitement des pneus est strictement interdit.

- ART. 3 : POIDS

160 kg minimum, Kart en ordre de marche avec pilote équipé.

- ART. 4 : MOTEUR

Règlement Technique KFS 125 2013, en conformité avec les précisions du document «KFS 2013, Pièces d'origine et Marquage».

- ART. 5 : CONTRÔLE TECHNIQUE

Le pilote ne pourra disposer que d'1 châssis et de 2 moteurs qui seront plombés ou numéros relevés.

Le pilote devra présenter son kart entièrement monté et prêt à prendre la piste.

Les 3 premiers de la finale seront contrôlés. Des contrôles inopinés et des substitutions pourront être effectués (carburateurs, pneus, etc.) lors de chaque journée.

ROTAX MASTER (REGLEMENT DU CHALLENGE ROTAX MAX FRANCE 2013)

- ART. 1 : CHÂSSIS et CARROSSERIE

Règlement Technique du Challenge ROTAX MAX France 2013.

- ART. 2 : PNEUS

Pneus du Règlement du Challenge ROTAX MAX France 2013 : 2 pneus avants + 2 pneus arrières (pas nécessairement neufs) par course.

En cas de crevaison 1 pneu supplémentaire pourra être enregistré

Pneus pluie du Règlement du Challenge ROTAX MAX France 2013 : 2 pneus avants et 2 pneus arrières (pas nécessairement neufs) par course.

En cas de crevaison 1 pneu supplémentaire pourra être enregistré.

Tout procédé de traitement des pneus est strictement interdit.

- ART. 3 : POIDS

Poids du Règlement du Challenge ROTAX MAX France 2013 minimum, Kart en ordre de marche avec pilote équipé.

- ART. 4 : MOTEUR

Règlement Technique du Challenge ROTAX MAX France 2013.

- ART. 5 : CONTRÔLE TECHNIQUE

Le pilote ne pourra disposer que d'1 châssis et de 2 moteurs qui seront plombés et numéros relevés.

Le pilote devra présenter son kart entièrement monté et prêt à prendre la piste.

Les 3 premiers de la finale seront contrôlés. Des contrôles inopinés et des substitutions pourront être effectués (carburateurs, pneus, etc) lors de chaque journée.

KZ 125 (REGLEMENT TECHNIQUE F.F.S.A. 2013)

- ART. 1 : CHÂSSIS et CARROSSERIE

Règlement Technique F.F.S.A. 2013.

- ART. 2 : PNEUS

Pneus du Règlement F.F.S.A. KZ 125 2013 : 2 pneus avant + 2 pneus arrière (pas nécessairement neufs) par course.

En cas de crevaison 1 pneu supplémentaire pourra être enregistré.

Pneus pluie du Règlement F.F.S.A. KZ 125 2013 : 2 pneus avants et 2 pneus arrières (pas nécessairement neufs) par course.

En cas de crevaison 1 pneu supplémentaire pourra être enregistré.

Tout procédé de traitement des pneus est strictement interdit.

- ART. 3 : POIDS

Poids du Règlement F.F.S.A. KZ 125 2013 minimum, Kart en ordre de marche avec pilote équipé.

- ART. 4 : MOTEUR

Règlement Technique F.F.S.A. 2013.

- ART. 5 : CONTRÔLE TECHNIQUE

Le pilote ne pourra disposer que d'1 châssis et de 2 moteurs qui seront plombés ou numéros relevés. Le pilote devra présenter son kart entièrement monté et prêt à prendre la piste.

Les 3 premiers de la finale seront contrôlés. Des contrôles inopinés et des substitutions pourront être effectués (carburateurs, pneus, etc) lors de chaque journée.

ANNEXE de L'ORGANISATEUR

Le volume de culasse, ainsi que le diagramme de cylindre seront contrôlés selon la procédure du Règlement Technique National F.F.S.A. 2013.

ANNEXE FFSA

Dans le cadre des Coupes de Marque, les commissaires techniques officiels de la F.F.S.A. doivent avoir l'entière maîtrise de leur mission, de l'enregistrement du matériel jusqu'aux contrôles de fin d'épreuves. Les responsables de la Coupe de Marque, mandatés par écrit par l'organisateur de cette Coupe de Marque seront obligatoirement présents et agiront à tous les stades des vérifications, en accord avec les commissaires techniques officiels F.F.S.A. Ils auront un rôle de consultant et seront chargés en particulier des interventions spécifiques à la Coupe de Marque (fourniture du Règlement à jour, plombages spécifiques, matériel de contrôle adapté, etc...).

REPRESENTANT : Patrice GOMMENDY.