



# ***COUPE DE MARQUE ROTAX***

## ***REGLEMENT 2009***

***(Règlement provisoire en attente de validation FFSA)***

### **CHALLENGE ROTAX MAX FRANCE**

Parc d'activités des Hauts de Couéron . BP 60 . 44220 COUERON . FRANCE

Tél : (33) 02 40 38 26 20 . Fax : (33) 02 40 38 26 21

Email : [info@clubrotaxfrance.com](mailto:info@clubrotaxfrance.com)

# SOMMAIRE

GENERALITES	page 3
A . Coupe de Marque ROTAX France	
→ Règlement général	page 3
→ Règlement technique	page 4
→ Règlement sportif	page 6
B . Challenge ROTAX France	
→ Règlement général	page 8
→ Règlement technique	page 10
→ Règlement sportif	page 12
C . Challenge ROTAX France Endurance	
→ Règlement général	page 15
→ Règlement technique	page 16
→ Règlement sportif	page 19
CALENDRIER Challenge ROTAX France	page 21
BULLETIN D'ENGAGEMENT Challenge ROTAX France	page 22
CALENDRIER Challenge ROTAX France Endurance	page 23



## GENERALITES

En qualité d'importateur officiel ROTAX pour la France et afin de développer la pratique du KARTING-LOISIR et de la COMPETITION-LOISIR, ITAKA organise la Coupe de Marque ROTAX FRANCE. Labellisée FFSA et accréditée du N° CKō .. en date du 5 ... Cette Coupe de Marque d'ouverture nationale est organisée au travers, d'amicales, d'épreuves régionales et d'un Challenge Rotax France vitesse et endurance.

---

### A È COUPE DE MARQUE ROTAX France

---

#### **A-1 : REGLEMENT GENERAL**

##### **Art 1 : DEROULEMENT**

###### ***Championnats des Régions et Amicales :***

Les ASK et CRK peuvent intégrer des catégories de la Coupe de Marque Rotax France dans les championnats des régions et les amicales qu'elles organisent. De ce fait, elles doivent alors respecter le présent règlement dans son intégralité. Une convention sera établie entre chaque organisateur de Championnat régional et ITAKA dépositaire de la Coupe de marque.

##### **Art. 2 : L'ORGANISATION**

###### ***Championnats des Régions et Amicales.***

L'organisation des courses est placée sous la responsabilité des ASK gestionnaires des circuits et des CRK, sous l'égide de la FFSA.

ITAKA centralise les résultats de chaque course, en liaison avec les ASK et CRK organisatrices.

##### **Art. 3 : LA REGLEMENTATION**

Le présent règlement est spécifique à la coupe de Marque Rotax France. A ce titre, aucun autre règlement particulier ne peut être appliqué, que ce soit pour les championnats des régions, les amicales, les qualifications et la finale nationale, sans un accord écrit de ITAKA et de la FFSA.

En dehors des articles et spécifications du présent règlement, il sera appliqué au niveau sportif et technique le règlement national FFSA.

Pour l'année 2009, la coupe de marque Rotax France sera « labellisé FFSA » et pourra donc être intégré aux championnats des régions.

Dans ce qui suit, la Coupe de Marque Rotax France sera désigné par : **CMRF**.

##### **Art. 4 : LES PARTICIPANTS**

La Coupe de Marque Rotax France est ouverte à tous les possesseurs d'une Licence Nationale Karting FFSA et/ou Internationale Grade C ou B validée 2009.

La Coupe de Marque Rotax France autorise les participations étrangères après accord d'ITAKA.

Toutefois, ne pourront participer les pilotes possesseurs d'une Licence Internationale Grade A.

Les épreuves de la Coupe de Marque Rotax France sont ouvertes exclusivement aux possesseurs d'un kart conforme au règlement technique du présent règlement.

Tout pilote doit se présenter au départ des courses en conformité avec le présent règlement.

**La CMRF 2009 propose deux catégories définies par le type de moteur :**

⇒ **CATEGORIE « ROTAX MAX »**

Le seul moteur autorisé est le ROTAX 125 MAX-RACING, strictement d'origine avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.

La catégorie est ouverte aux pilotes à partir de 15 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité.

Un classement « **MASTER** » sera établi pour les pilotes de plus de 32 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité.

⇒ **CATEGORIE « ROTAX DD2 »**

Le seul moteur autorisé est le ROTAX 125 DD2, strictement d'origine avec culasse de couleur noir et plaque d'identification numérotée obligatoire.

Cette catégorie s'adresse aux pilotes à partir de 15 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité.

**Art. 5 : ACCEPTATION DU REGLEMENT**

Le fait de s'engager à l'une des épreuves de la CMRF implique d'accepter dans son intégralité le présent règlement (règlement général, technique et sportif) et de l'appliquer.

ITAKA se réserve le droit de refuser l'inscription ou la participation d'un pilote n'appliquant pas les clauses du présent règlement (règlement général, technique et sportif), ou d'exclure tout pilote (ou équipe) n'observant pas une conduite adaptée à l'esprit de la CMRF ou dont l'attitude pourrait nuire à l'image de la Coupe de Marque Rotax France ou du karting en général. Le pilote est responsable de ses accompagnateurs.

**Art. 6 : LES DROITS D'INSCRIPTION**

Pour les championnats des régions et les amicales, le montant des droits d'inscription est fixé par l'ASK ou la CRK organisatrice.

**Art. 7 : LES PROCEDURES D'INSCRIPTION**

**Championnat des Régions et Amicales :**

Chaque participant s'inscrit auprès de l'ASK ou de la CRK organisatrice de la course en s'assurant auparavant que la catégorie souhaitée soit autorisée. ; il respecte par ailleurs les délais et procédures d'inscription imposés par celle-ci. L'ASK ou la CRK organisatrice enverra un dossier complet, avec copie de toutes les fiches pilotes, à ITAKA.

**Note :**

Le nombre maximum de participants à chaque course sera limité en fonction des capacités des circuits.

**Art. 8 : CALENDRIER**

Calendrier en annexe.

**Art. 9 : MODIFICATIONS DU REGLEMENT**

ITAKA, organisatrice de la CMRF se réserve le droit de modifier ou d'annuler un ou plusieurs articles du présent règlement (règlement général, technique et sportif) avec accord de la FFSA ou, si pour des raisons de sécurité, sur demande des officiels habilités et présents lors des épreuves.

**A-2 : REGLEMENT TECHNIQUE**

Dans le cadre des coupes de marque, les commissaires techniques officiels de la FFSA doivent avoir l'entière maîtrise de leur mission, de l'enregistrement du matériel jusqu'aux contrôles de fin d'épreuves.

Les responsables techniques 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 FFSA.

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.).

## **1- SPECIFICATIONS GENERALES**

### **Art. 1-1 : LE CHASSIS**

Sont autorisées dans la CMRF uniquement les marques de châssis agréées par ITAKA (liste des châssis en annexe).

Les demandes d'agrément des châssis devront être faites par écrit à ITAKA. Les agréments sont valables pour l'année civile.

### **Art. 1-2 : LA CARROSSERIE**

Les carrosseries sont obligatoires et conformes aux règlements FFSA de la catégorie KZ 125.

Les plaques support numéros devront être conformes aux règlements FFSA.

### **Art. 1-3 : LE MOTEUR**

Les moteurs devront rester strictement d'origine, avec couvre culasse de couleur noire pour les catégories ROTAX MAX et ROTAX DD2 accompagnés d'une plaque d'identification numérotée obligatoire.

Afin de préserver l'équité sportive, ITAKA, en qualité d'importateur ROTAX officiel pour la FRANCE, a instauré un système de contrôle technique et de plombage des moteurs :

- Chaque moteur devra être présenté au contrôle technique avec un plombage officiel numéroté entre 115 000 et 299 000.
- Chaque moteur devra être présenté au contrôle technique accompagné de sa carte d'identité.

Seul un Centre de Services autorisé ROTAX pourra réaliser les opérations de plombage officiel, et valider la carte d'identité moteur suite à une intervention technique.

Toute préparation est interdite, toutes les pièces internes ou externes du moteur, de l'embrayage, de l'allumage, du carburateur, de la boîte à air et du pot d'échappement devront être conformes aux spécifications techniques ROTAX (document référencé TECH 014 A de 01/2009 pour les moteurs ROTAX 125 MAX-RACING et TECH 015A de 01/2009 pour les moteurs ROTAX DD2).

### **Art. 1-4 : CLASSEMENT**

Pour chacune d'entre elle, les catégories ROTAX MAX et ROTAX DD2 proposent un classement MASTER s'adressant aux pilotes à partir de 32 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à l'âge illimité.

### **Art. 1-5 : LE CARBURANT**

Libre, vendu dans les stations services françaises, 102° d'octane maximum.

### **Art. 1-6 : LES CONTROLES**

Chaque pilote ne pourra disposer que d'un châssis et de deux moteurs plombés pour chaque course. Les numéros châssis et moteurs devront être parfaitement lisibles. Chaque kart devra être présenté au contrôle technique entièrement monté.

Des contrôles de conformité au présent règlement pourront être effectués à tout moment des courses. Dans le cadre des contrôles techniques, ITAKA, organisatrice de la CMRF se réserve la possibilité sur les épreuves de son choix de mandater un spécialiste ROTAX nommé par la piscine ROTAX.

### **Art. 1-7 : L'EQUIPEMENT DU PILOTE**

L'équipement du pilote comprend une combinaison, un casque, des gants et des chaussures ainsi qu'une minerve obligatoire. Cet équipement doit être conforme au règlement sportif national FFSA.

### **Art. 1-8 : MATERIAUX COMPOSITES**

Tous les matériaux composites (fibre carbone, etc, ÷ ) sont interdits sauf pour le siège.

### **Art. 1-9 : PUBLICITE**

En acceptant ce présent règlement, tous les pilotes acceptent que la société ROTAX et ses sponsors utilisent les photos d'une des épreuves de la CMRF (y compris le nom et les photos des pilotes) pour des fins publicitaires, commerciales et de relation publique.

## **2- SPECIFICATIONS TECHNIQUE CATEGORIE « ROTAX MAX »**

### **Art. 2-1 : CHASSIS**

Sont autorisées pour la catégorie « ROTAX MAX » les marques de châssis agréées à la Coupe de Marque Rotax France dont les caractéristiques générales sont :

- conforme à la norme CIK/FIA
- diamètre maximum de l'arbre : 50 mm
- diamètre maximum du tube : 34 mm. Tube rond exclusivement.

### **Art. 2-2 : MOTEUR**

Le seul moteur autorisé est le ROTAX 125 MAX-RACING, strictement d'origine avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.

### **Art. 2-3 : PNEUS**

Aucune modification, retailage ni aucun traitement de pneus ne sont autorisés.

Championnat des régions, amicales, Bridgestone Cupõ :

Pneus slick :	BRIDGESTONE YKZ	4.5/10.0-5 à l'avant	7.1/11.0-5 à l'arrière
Pneus pluie :	BRIDGESTONE YFD FFSA	4.0/10.0-5 à l'avant	6.0/11.0-5 à l'arrière

### **Art. 2-4 : POIDS**

La catégorie ROTAX MAX est ouverte aux pilotes à partir de 15 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité. Dans ce cadre, le poids minimum est fixé à 160 kg, kart plus pilote en équipement complet de course, à tout moment.

Pour les pilotes concourant dans le classement MASTER le poids minimum est fixé à **173** kg.

## **3- SPECIFICATIONS TECHNIQUE CATEGORIE « DD2 »**

### **Art. 3-1: CHASSIS**

Sont autorisées pour la catégorie « ROTAX DD2 » les marques de châssis agréées à la Coupe de Marque Rotax Max France dont les caractéristiques générales sont :

- conforme à la norme CIK/FIA et agréés par ROTAX

### **Art. 3-2 : MOTEUR**

Le seul moteur autorisé est le ROTAX DD2, strictement d'origine avec couvre culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.

### **Art. 3-3 : PNEUS**

Aucune modification, retailage ni aucun traitement de pneus ne sont autorisés.

Championnat des régions, amicales :

Pneus slick :	BRIDGESTONE YKB	4.5/10.0-5 à l'avant	7.1/11.0-5 à l'arrière
Pneus pluie :	BRIDGESTONE YFD FFSA	4.0/10.0-5 à l'avant	6.0/11.0-5 à l'arrière

### **Art. 3-4 : POIDS**

Le poids minimum est fixé à 173 kg, kart plus pilote en équipement complet de course, à tout moment

## **A-3 : REGLEMENT SPORTIF**

### **Art. 1 : DEROULEMENT DES CHAMPIONNATS DES REGIONS ET AMICALES**

Déroulement dicté par l'ASK ou la CRK organisatrice. Dans le cadre de la Coupe de Marque Rotax France, les catégories devront courir séparément. Dans ce cas, et pour les ROTAX MAX et MAX MASTER, le classement devra toujours être séparé pour distinguer les pilotes MASTER. Aucun organisateur ne pourra faire concourir les catégories ROTAX MAX et ROTAX DD2 avec d'autres catégories ou d'autres coupes de marques sans une autorisation écrite de ITAKA et de la FFSA.

### **Art.2 : DOTATION**

**Championnats des Régions et Amicales :**

La dotation est celle prévue par les organisateurs.

Toutefois, dans le cadre du championnat des régions, un fond de dotation (coupes) pourra être fourni aux CRK après en avoir formulé la demande à ITAKA. La distribution se fera lors de la remise des prix du championnat des régions.

**Art.3 : RECLAMATIONS**

Procédure identique au règlement National FFSA.

### **B-1 : REGLEMENT GENERAL**

#### ***Qualifications régionales du Challenge Rotax France***

Quatre qualifications indépendantes sont organisées sur le territoire national.

Chaque pilote peut s'inscrire à 1 ou plusieurs qualifications, en fonction de ses souhaits personnels.

Les 20 premiers pilotes de chaque qualification sont retenus en priorité pour la finale nationale.

Ensuite, en fonction des places disponibles, seront qualifiés les pilotes ayant obtenu les meilleures places suivantes dans l'une des qualifications.

#### ***Finale Nationale du Challenge Rotax***

Seront retenus à la finale nationale les pilotes qualifiés comme défini précédemment.

L'organisation se réserve la possibilité d'accueillir les pilotes vainqueurs de la finale de l'année précédente et pourra accepter l'engagement d'un pilote n'ayant participé à aucune qualification si il reste encore des places disponibles. Un maximum de 250 pilotes sera admis.

### **Art. 2 : L'ORGANISATION**

#### ***Qualifications Challenge Rotax France***

Les qualifications sont organisées par les ASK gestionnaires des circuits retenus pour l'organisation des courses, en collaboration avec ITAKA et sous l'égide de la FFSA. L'organisateur pourra après autorisation d'ITAKA accueillir des catégories complémentaires sur chacune des épreuves du Challenge Rotax France.

#### ***Finale Nationale Challenge Rotax France***

La finale nationale est organisée par l'ASK gestionnaire du circuit retenu pour l'organisation de la course, en collaboration avec ITAKA et sous l'égide de la FFSA.

### **Art. 3 : LA REGLEMENTATION**

Le présent règlement est spécifique au Challenge Rotax France. A ce titre, aucun autre règlement particulier ne peut être appliqué sans un accord écrit de ITAKA et de la FFSA.

En dehors des articles et spécifications du présent règlement, il sera appliqué au niveau sportif et technique le règlement de la Coupe de Marque Rotax France.

Pour l'année 2009, le Challenge Rotax France sera « labellisé FFSA »

Dans ce qui suit, le Challenge Rotax France sera désigné par : **CRF**

### **Art. 4 : LES PARTICIPANTS**

Les courses du CRF sont ouvertes à tous les possesseurs d'une Licence Nationale Karting FFSA et/ou Internationale Grade C ou B validée 2009.

La Coupe de Marque Rotax France autorise les participations étrangères après accord d'ITAKA.

Toutefois, ne pourront participer les pilotes possesseurs d'une Licence Internationale Grade A.

Les épreuves du CRF intégrant les catégories NATIONALE, ROTAX MAX et ROTAX DD2 sont ouvertes exclusivement aux possesseurs d'un kart conforme au règlement technique du présent règlement.

Tout pilote doit se présenter au départ des courses en conformité avec le présent règlement.

#### **La CRF 2009 propose trois catégories :**

##### ⇒ **CATEGORIE « NATIONALE »**

Le seul moteur autorisé est le ROTAX J 125 MAX FFSA, strictement d'origine avec culasse de couleur rouge et plaque d'identification numérotée obligatoire.

La catégorie est ouverte aux pilotes âgés de 14 ans et plus (âgés de 14 ans : atteignant l'âge de 14 ans en 2009)

##### ⇒ **CATEGORIE « ROTAX MAX »**

Le seul moteur autorisé est le ROTAX 125 MAX-RACING, strictement d'origine avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.

Cette catégorie est ouverte aux pilotes à partir de 15 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité.

Un classement « **MASTER** » sera établi pour les pilotes de plus de 32 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité.

Un classement « **SUPER MASTER** » sera établi pour les pilotes de plus de 42 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité.

⇒ **CATEGORIE « ROTAX DD2 »**

Le seul moteur autorisé est le ROTAX 125 DD2, strictement d'origine avec culasse de couleur noir et plaque d'identification numérotée obligatoire.

Cette catégorie est ouverte aux pilotes à partir de 15 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité.

Un classement « **MASTER** » sera établi pour les pilotes de plus de 32 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité.

**Choix de la catégorie :**

Pour les qualifications, chaque pilote choisira sa ou ses catégories dès son engagement. Ce choix sera définitif et valable également pour la Finale Nationale.

**Art. 5 : ACCEPTATION DU REGLEMENT**

Le fait de s'engager à l'une des épreuves du CRF implique d'accepter dans son intégralité le présent règlement (règlement général, technique et sportif) et de l'appliquer.

ITAKA se réserve le droit de refuser l'inscription ou la participation d'un pilote n'appliquant pas les clauses du présent règlement (règlement général, technique et sportif), ou d'exclure tout pilote (ou équipe) n'observant pas une conduite adaptée à l'esprit du CRF ou dont l'attitude pourrait nuire à l'image du Challenge ou du karting en général. Le pilote est responsable de ses accompagnateurs.

**Art. 6 : LES DROITS D'INSCRIPTION**

**Qualifications Challenge Rotax France (Soucy É Salon de Provence É Laval)**

Le montant des droits d'inscription pour les qualifications est le suivant :

- Inscription pour une seule qualification : 135 "
- Pack 2 (inscription pour deux qualifications au choix) : 260 "
- Pack 3 (inscription pour trois qualifications au choix) : 360 "

Pour bénéficier des packs, le montant des inscriptions est à régler en une seule fois.

En cas de non-participation ou de désistement à l'épreuve, le pilote ne pourra prétendre à aucun remboursement.

**Qualification Challenge Rotax France (Mariembourg - Belgique) en collaboration avec les épreuves GPO**

Le montant des droits d'inscription pour la qualification de Mariembourg est de 195" .

**Finale Nationale Challenge Rotax France**

Le montant des droits d'inscription à la finale est de 150 "

**Art. 7 : LES PROCEDURES D'INSCRIPTION**

**Qualifications du Challenge Rotax France : (Soucy É Mariembourg É Salon de Provence É Laval)**

Pour s'inscrire, chaque participant doit retirer un bulletin d'inscription auprès de :

**Challenge Rotax France**

**Parc d'Activités de s Hauts de Couëron É BP 60 É 44220 COUERON**

**Tél : 02 40 38 26 20 É Fax : 02 40 38 26 21**

Des bulletins seront également disponibles auprès des prestataires et distributeurs adhérant au Challenge Rotax France, ainsi qu'auprès des ASK, circuits organisateurs des courses, des Centres de Services ROTAX et sur [www.clubrotaxfrance.com](http://www.clubrotaxfrance.com) .

Le bulletin d'inscription, accompagné de son règlement devra parvenir au plus tard 21 jours avant chaque épreuve à :

**Challenge Rotax France**

**Parc d'Activités de s Hauts de Couëron É BP 60 É 44220 COUERON**

## **Finale Nationale du Challenge Rotax France :**

Les pilotes qualifiés recevront par courrier un bulletin de description qu'ils devront renvoyer accompagné du règlement des droits de description au minimum 21 jours avant la finale à :

**Challenge Rotax France**  
**Parc d'Activités de s Hauts de Couëron**  
**BP 60**  
**44220 COUERON**  
**Tél : 02 40 38 26 20 É Fax : 02 40 38 26 21**

### **Note :**

Le nombre maximum de participants à chaque course sera limité en fonction des capacités des circuits.

Les critères de sélection aux qualifications et à la finale nationale sont spécifiés à l'article 1 du chapitre A du présent règlement.

### **Art. 8 : CALENDRIER**

Calendrier en annexe.

### **Art. 9 : MODIFICATIONS DU REGLEMENT**

ITAKA, organisatrice du CRF se réserve le droit de modifier ou d'annuler un ou plusieurs articles du présent règlement (règlement général, technique et sportif) avec l'accord de la FFSA ou, si pour des raisons de sécurité, sur demande des officiels habilités et présents lors des épreuves.

## **B-2 : REGLEMENT TECHNIQUE**

Dans le cadre du CRF, les commissaires techniques officiels de la FFSA doivent avoir l'entière maîtrise de leur mission, de l'enregistrement du matériel jusqu'aux contrôles de fin d'épreuves.

Les responsables techniques du CRF, 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 FFSA.

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.).

### **1- SPECIFICATIONS GENERALES**

#### **Art. 1-1 : LE CHASSIS**

Sont autorisées dans le Challenge Rotax France uniquement les marques de châssis agréées par ITAKA dans le cadre de la Coupe de Marque Rotax France (liste des châssis en annexe). Exception faite à la catégorie NATIONALE.

#### **Art. 1-2 : LA CARROSSERIE**

Les carrosseries sont obligatoires et conformes aux règlements FFSA de la catégorie KZ 125.

Les plaques support numéros devront être conformes aux règlements FFSA.

Pour les qualifications et la finale nationale, les participants s'engagent à laisser libre de toute publicité les surfaces ci-après sur les éléments de carrosserie de leurs karts :

- La surface nécessaire sur le spoiler avant, pour y poser les autocollants d'un partenaire de l'organisation.
- La surface nécessaire sur chaque ponton, pour y poser les autocollants d'un partenaire de l'organisation.

#### **Art. 1-3 : LE MOTEUR**

##### **Art.1-3-1 : LE MOTEUR ROTAX J 125 FFSA**

Les moteurs devront rester strictement d'origine, avec couvre culasse de couleur rouge accompagné d'une plaque d'identification numérotée obligatoire.

Ce moteur doit rester conforme à sa fiche d'homologation déposée à la FFSA.

### **Art.1-3-2 : LE MOTEUR ROTAX MAX et ROTAX DD2**

Les moteurs devront rester strictement d'origine avec couvre culasse de couleur noire pour les catégories ROTAX MAX et ROTAX DD2 accompagnés d'une plaque d'identification numérotée obligatoire.

Afin de préserver l'équité sportive, ITAKA, en qualité d'importateur ROTAX officiel pour la FRANCE, a instauré un système de contrôle technique et de plombage des moteurs :

- Chaque moteur devra être présenté au contrôle technique avec un plombage officiel numéroté entre 115 000 et 299 000.
- Chaque moteur devra être présenté au contrôle technique accompagné de sa carte d'identité.

Seul un Centre de Services autorisé ROTAX pourra réaliser les opérations de plombage officiel, et valider la carte d'identité moteur suite à une intervention technique.

Toute préparation est interdite, toutes les pièces internes ou externes du moteur, de l'embrayage, de l'allumage, du carburateur, de la boîte à air et du pot d'échappement devront être conformes aux spécifications techniques ROTAX (document référencé TECH 014 A de 01/2009 pour les moteurs ROTAX 125 MAX-RACING et TECH 015 A de 01/2009 pour les moteurs ROTAX DD2).

### **Art. 1-4 : LE CARBURANT**

Libre, vendu dans les stations services françaises, 102° d'Octane maximum.

L'organisateur du CRMF se réserve la possibilité de fournir le carburant et le lubrifiant sur les épreuves de son choix.

### **Art. 1-5 : LES CONTROLES**

Chaque pilote ne pourra disposer que d'un châssis et de deux moteurs plombés pour chaque course. Les numéros châssis et moteurs devront être parfaitement lisibles. Chaque kart devra être présenté à l'enregistrement technique entièrement monté.

Des contrôles de conformité au présent règlement pourront être effectués à tout moment des courses.

### **Art. 1-6 : L'ÉQUIPEMENT DU PILOTE**

L'équipement du pilote comprend une combinaison, un casque, des gants et des chaussures ainsi qu'une minerve obligatoire. Cet équipement doit être conforme au règlement sportif national FFSA.

### **Art. 1-7 : MATERIAUX COMPOSITES**

Tous les matériaux composites (fibre carbone, etc, etc ) sont interdits sauf pour le siège.

### **Art.1-8 : PUBLICITE**

En acceptant ce présent règlement, tous les pilotes acceptent que la société ROTAX et ses sponsors utilisent les photos d'une des épreuves du CRMF (y compris le nom et les photos des pilotes) pour des fins publicitaires, commerciales et de relation publique.

## **2- SPECIFICATIONS CATEGORIE « NATIONALE »**

### **Art. 2-1 : CHASSIS**

Conforme au règlement technique fédéral

### **Art. 2-2 : MOTEUR**

Conforme au règlement technique fédéral. Le seul moteur autorisé est le ROTAX J 125 FFSA, strictement d'origine avec culasse de couleur rouge et plaque d'identification numérotée obligatoire.

### **Art. 2-3 : PNEUS**

Aucune modification, retailage ni aucun traitement de pneus ne sont autorisés.

### **Qualifications du Challenge Rotax Max France :**

Pneus slick :	DUNLOP SL3	4.5/10.0-5 à l'avant	7.1/11.0-5 à l'arrière
Pneus pluie :	Non autorisé		

Pneus neufs NON obligatoires. Les pneus seront stockés en parc fermé pendant l'épreuve.

Chaque pilote disposera par épreuve de pneus slick (3 avant . 3 arrière obligatoire) en gestion libre. Les pneus de secours autorisés devront être déposés avant le début des essais officiels en parc fermée pour la durée de l'épreuve.

### **Finale du Challenge Rotax Max France :**

Pneus slick : DUNLOP SL3 4.5/10.0-5 à l'avant 7.1/11.0-5 à l'arrière  
Pneus pluie Non autorisé

Pneus neufs NON obligatoires. Les pneus seront stockés en parc fermé pendant l'épreuve.

Chaque pilote disposera par épreuve de pneus slick (3 avant . 3 arrière obligatoire) en gestion libre. Les pneus de secours autorisés devront être déposés avant le début des essais officiels en parc fermé pour la durée de l'épreuve.

#### **Art. 2-4 CARROSSERIE**

Le fond de N° autocollant doit être de couleur rose.

#### **Art. 2-5 : POIDS**

Le poids minimum est fixé à 150 kg, kart plus pilote en équipement complet de course, à tout moment.  
Gentleman : 155 kg

### **3- SPECIFICATIONS CATEGORIE « ROTAX MAX »**

#### **Art. 3-1 : CHASSIS**

Sont autorisées pour la catégorie « ROTAX MAX » les marques de châssis agréées à la Coupe de Marque Rotax Max France dont les caractéristiques générales sont :

- conforme à la norme CIK/FIA
- diamètre maximum de l'arbre : 50 mm
- diamètre maximum du tube : 34 mm. Tube rond exclusivement.

#### **Art. 3-2 : MOTEUR**

Le seul moteur autorisé est le ROTAX 125 MAX-RACING, strictement d'origine avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.

#### **Art. 3-3 : PNEUS**

Aucune modification, retailage ni aucun traitement de pneus ne sont autorisés.

### **Qualifications du Challenge Rotax Max France :**

Pneus slick : BRIDGESTONE YKZ 4.5/10.0-5 à l'avant 7.1/11.0-5 à l'arrière  
Pneus pluie BRIDGESTONE YFD FFSA 4.5/10.0-5 à l'avant 6.0/11.0-5 à l'arrière

Pneus tirés au sort, marqués et montés en parc fermé avant l'épreuve.

Chaque pilote disposera par épreuve de pneus slick (3 avant . 3 arrière obligatoire) et de pneus pluie (3 avant . 3 arrière maximum) en gestion libre. Les pneus pluie et de secours autorisés devront être déposés avant le début des essais officiels en parc fermé pour la durée de l'épreuve.

### **Finale du Challenge Rotax Max France :**

Pneus slick : BRIDGESTONE YKZ 4.5/10.0-5 à l'avant 7.1/11.0-5 à l'arrière  
Pneus pluie BRIDGESTONE YFD FFSA 4.5/10.0-5 à l'avant 6.0/11.0-5 à l'arrière

Pneus tirés au sort, marqués et montés en parc fermé avant l'épreuve.

Chaque pilote disposera par épreuve de pneus slick (3 avant . 3 arrière obligatoire) et de pneus pluie (3 avant . 3 arrière maximum) en gestion libre. Les pneus pluie et de secours autorisés devront être déposés neufs dans leur emballage d'origine avant le début des essais officiels en parc fermé pour la durée de l'épreuve.

#### **Art. 3-4 CARROSSERIE**

Le fond de N° autocollant doit être de couleur jaune pour les pilotes figurant dans le classement ROTAX MAX et de couleur Blanc pour les pilotes figurant dans le classement ROTAX MAX MASTER.

#### **Art. 3-5 : POIDS**

La catégorie ROTAX MAX est ouverte aux pilotes à partir de 15 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à l'âge illimité. Dans ce cadre, le poids minimum est fixé à 160 kg, kart plus pilote en équipement complet de course, à tout moment.

Pour les pilotes concourant dans le classement MASTER et SUPER MASTER le poids minimum est fixé à 173 kg.

#### **4- SPECIFICATIONS CATEGORIE « ROTAX DD2 »**

##### **Art. 4-1: CHASSIS**

Sont autorisées pour la catégorie « ROTAX DD2 » les marques de châssis agréées à la Coupe de Marque Rotax Max France dont les caractéristiques générales sont :

- conforme à la norme CIK/FIA et agréées par ROTAX.

##### **Art. 4-2 : MOTEUR**

Le seul moteur autorisé est le ROTAX DD2 strictement d'origine avec couvre culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.

ITAKA organisatrice du CRF se réserve la possibilité de définir un rapport unique de transmission pour chacune des épreuves du CRF. Le rapport sera alors indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve.

##### **Art. 4-3 : PNEUS**

Aucune modification, retailage ni aucun traitement de pneus ne sont autorisés.

##### **Qualifications du Challenge Rotax Max France :**

Pneus slick :	BRIDGESTONE YKB	4.5/10.0-5 à l'avant	7.1/11.0-5 à l'arrière
Pneus pluie	BRIDGESTONE YFD FFSA	4.5/10.0-5 à l'avant	6.0/11.0-5 à l'arrière

Pneus tirés au sort, marqués et montés en parc fermé avant l'épreuve.

Chaque pilote disposera par épreuve de pneus slick (3 avant . 3 arrière obligatoire) et de pneus pluie (3 avant . 3 arrière maximum) en gestion libre. Les pneus pluie et de secours autorisés devront être déposés avant le début des essais officiels en parc fermée pour la durée de l'épreuve.

##### **Finale du Challenge Rotax Max France :**

Pneus slick :	BRIDGESTONE YKB	4.5/10.0-5 à l'avant	7.1/11.0-5 à l'arrière
Pneus pluie :	BRIDGESTONE YFD FFSA	4.5/10.0-5 à l'avant	6.0/11.0-5 à l'arrière

Chaque pilote disposera par épreuve de pneus slick (3 avant . 3 arrière obligatoire) et de pneus pluie (3 avant . 3 arrière maximum) en gestion libre. Les pneus pluie et de secours autorisés devront être déposés neufs dans leur emballage d'origine avant le début des essais officiels en parc fermée pour la durée de l'épreuve.

##### **Art. 4-4 : CARROSSERIE :**

Le fond de N° autocollant doit être de couleur rose

##### **Art. 4-5 : POIDS**

Le poids minimum est fixé à 173 kg, kart plus pilote en équipement complet de course, à tout moment

##### **Art. 4-6 : CLASSEMENT**

La catégorie ROTAX DD2 propose un classement MASTER s'adressant aux pilotes à partir de 32 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à l'âge illimité.

#### **B-3 : REGLEMENT SPORTIF**

##### **Art1 : DEROULEMENT DES QUALIFICATIONS du Challenge Rotax France (Soucy Ë Salon de Provence Ë Laval)**

Pour chaque catégorie, seront organisés des essais libres, des essais chronométrés, des manches qualificatives, une pré-finale, une finale. Un maximum de 250 pilotes par épreuve sera admis.

**Séance d'essais libres :**

Constitution de un ou plusieurs groupes en fonction du nombre de participants. Les essais libres se déroulent sur une durée maximale variable en fonction du circuit et du nombre de pilotes participant.

**Essais chronométrés :**

Le déroulement des essais chronométrés sera établi sur le système des 10 minutes conformément au Règlement Sportif de la FFSA.

Les essais chronométrés déterminent la position des pilotes sur la grille de départ.

**Les manches qualificatives :**

La grille de départ de chaque manche qualificative est déterminée en fonction des essais chronométrés.

Constitution de 2 groupes minimum en fonction du nombre de participants

la durée des manches qualificatives est définie en fonction de chaque circuit, pour une distance parcourue d'au moins 10 km.

Attribution des points : 0 point au 1<sup>er</sup>, 2 points au 2<sup>ème</sup>, 3 points au 3<sup>ème</sup>, etc., n points au n<sup>ème</sup>.

Le classement à l'issue des manches qualificatives est déterminé en totalisant le nombre de points de chaque pilote. En cas d'ex-aequo, le classement des essais chronométrés départage les pilotes.

**Pré-finale :**

La grille de départ de la pré-finale sera déterminée en fonction des classements aux manches qualificatives. La durée de la pré-finale est définie en fonction de chaque circuit, pour une distance parcourue d'au moins 15 km.

**Finale :**

La grille de départ de la finale est définie en fonction du classement de la pré-finale.

La durée de la finale est définie en fonction de chaque circuit, pour une distance parcourue d'au moins 15 km. Le résultat de la course est le résultat de la finale.

**Note :**

Les horaires des courses sont définis en fonction de chaque circuit et du nombre de pilotes. L'organisation se réserve le droit de modifier le format d'épreuve.

**Art 1-1 : DEROULEMENT de la qualification du Challenge Rotax France (Mariembourg É Belgique) en collaboration avec les épreuves GPO**

Le format de la qualification est calqué sur le format des épreuves GPO.

**Séance d'essais libres :**

Les essais libres se déroulent le vendredi toute la journée sur une durée maximale variable en fonction du circuit et du nombre de pilotes participant.

**Essais chronométrés 1 :**

Le déroulement des essais chronométrés sera établi sur le système des 10 minutes conformément au Règlement Sportif de la FFSA.

Les essais chronométrés déterminent la position des pilotes sur la grille de départ.

**Pré-finale 1 :**

La grille de départ de la pré-finale sera déterminée en fonction des classements aux essais chronométrés. La durée de la pré-finale est définie en fonction de chaque circuit, pour une distance parcourue d'au moins 15 km.

**Finale 1 :**

La grille de départ de la finale est définie en fonction du classement de la pré-finale.

La durée de la finale est définie en fonction de chaque circuit, pour une distance parcourue d'au moins 15 km.

**Essais chronométrés 2 :**

Le déroulement des essais chronométrés sera établi sur le système des 10 minutes conformément au Règlement Sportif de la FFSA.

Les essais chronométrés déterminent la position des pilotes sur la grille de départ.

**Pré-finale 2 :**

La grille de départ de la pré-finale sera déterminée en fonction des classements aux essais chronométrés. La durée de la pré-finale est définie en fonction de chaque circuit, pour une distance parcourue d'au moins 15 km.

**Finale 2 :**

La grille de départ de la finale est définie en fonction du classement de la pré-finale.

La durée de la finale est définie en fonction de chaque circuit, pour une distance parcourue d'au moins 15 km.

**Note :**

Les horaires des courses sont définis en fonction de chaque circuit et du nombre de pilotes. L'organisation se réserve le droit de modifier le format d'épreuve.

**Art. 2 : CLASSEMENT DES QUALIFICATIONS du Challenge Rotax France (Soucy È Salon de Provence È Laval)**

Pour chaque qualification, le classement de chaque catégorie est celui de la finale, après validation du contrôle technique. Pour la catégorie ROTAX MAX, il sera établi un classement MASTER et SUPER Master. Pour la catégorie DD2, il sera établi un classement MASTER.

**Art 2-1 : CLASSEMENT de la qualification du Challenge ROTAX France (Mariembourg È Belgique) en collaboration avec les épreuves GPO**

Pour la qualification, le classement de chaque catégorie est la addition du classement de la Finale 1 et de la Finale 2. En cas d'égalité, le classement de la Finale 2 départage les concurrents. Pour la catégorie ROTAX MAX, il sera établi un classement MASTER et SUPER Master. Pour la catégorie DD2, il sera établi un classement MASTER.

**Art.3 : DEROULEMENT DE LA FINALE du Challenge Rotax France**

Pour chaque catégorie, seront organisés des essais libres, des essais chronométrés, des manches qualificatives, une pré-finale, une finale.

**Séance de essais libres :**

Constitution de un ou plusieurs groupes en fonction du nombre de participants. Les essais libres se déroulent sur une durée maximale variable en fonction du circuit et du nombre de pilotes participant.

**Essais chronométrés :**

Les essais chronométrés se dérouleront par catégorie. Les groupes chronométrés seront définis par tirage au sort. Ils se dérouleront sur une ou deux séances de 8 à 10 minutes. Chaque groupe comprendra un nombre maximum de pilotes en fonction de la capacité du circuit. Lors de chaque séance, le pilote prendra le départ au moment de son choix. Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué de la ou des séances. En cas d'ex aequo, le 2<sup>ème</sup> meilleur temps accompli sera déterminant, et ainsi de suite en cas de nouvel ex aequo. Les essais chronométrés déterminent position des pilotes sur la grille de départ.

**Les manches qualificatives :**

La grille de départ de chaque manche qualificative est déterminée en fonction des essais chronométrés.

Constitution de 2 groupes minimum en fonction du nombre de participants

la durée des manches qualificatives est définie en fonction de chaque circuit, pour une distance parcourue d' au moins 10 km.

Attribution des points : 0 point au 1<sup>er</sup>, 2 points au 2<sup>ème</sup>, 3 points au 3<sup>ème</sup>, etcõ , n points au n<sup>ème</sup>.

Le classement à l'issue des manches qualificatives est déterminé en totalisant le nombre de points de chaque pilote. En cas d'ex-aequo, le classement des essais chronométrés départage les pilotes.

**Repêchage :**

L'organisateur se réserve la possibilité d'intégrer une manche de repêchage.

**Pré-finale :**

La grille de départ de la pré-finale sera déterminée en fonction des classements aux manches qualificatives. La durée de la pré-finale est définie en fonction de chaque circuit, pour une distance parcourue d'au moins 15 km.

L'ordre d'arrivée de la pré-finale permettra de déterminer la grille de départ de la finale.

**Finale :**

La grille de départ de la finale est définie en fonction du classement de la pré-finale.

La durée de la finale est définie en fonction de chaque circuit, pour une distance parcourue de au moins 15 km.

**Note :**

Les horaires des courses sont définis en fonction de chaque circuit et du nombre de pilotes. L'organisation se réserve le droit de modifier le format d'épreuve.

**Art.4 : CLASSEMENT GENERAL du Challenge Rotax France**

Le classement du Challenge Rotax France est celui de la finale après validation du contrôle technique.

**Art.5 : DOTATION****Qualifications du Challenge Rotax France :**

Une dotation souvenir marquant l'épreuve (coupe, trophée, médaille, lot, etc.) est remise, à l'issue de chaque qualification aux pilotes accédant aux podiums de chaque catégorie.

**Finale du Challenge Rotax France :**

Un Trophée du CHALLENGE ROTAX FRANCE est décerné au vainqueur de chaque catégorie de la Finale.

Une dotation marquant l'épreuve (coupe, trophée, médaille, lot, etc.) est remise aux pilotes accédant aux podiums de chaque catégorie. Les pilotes accédant aux podiums devront être vêtus de leur combinaison.

Dans la catégorie ROTAX MAX, les vainqueurs des classements MAX et MASTER seront invités à participer à la Finale Mondiale du ROTAX MAX CHALLENGE organisée par ROTAX

Sont offerts : - le voyage du pilote en avion au départ de Paris,  
- l'hôtel pour le pilote (hors restauration)

Sont fournis : le châssis, le moteur, les pneus, le carburant et les lubrifiants pour la course.

Pour participer à cette Finale Mondiale, les pilotes devront prévoir une Licence C Internationale.

Dans le cas où le pilote ne serait pas en mesure de participer à la Finale Internationale, il ne pourrait en aucun cas prétendre à un lot de remplacement.

Toutefois, en cas d'annulation de la Finale Mondiale par l'organisateur ou d'impossibilité par ITAKA de faire participer les pilotes à cette finale, le vainqueur se verra offrir en remplacement un lot.

**Championnat Rotax 2009 :**

Dans les catégories ROTAX MAX et ROTAX DD2, les vainqueurs des classements MAX et MASTER de ces deux catégories seront invités à participer à la Finale Mondiale du ROTAX MAX CHALLENGE organisée par ROTAX

Sont offerts :

- le voyage du pilote en avion au départ de Paris,
- l'hôtel pour le pilote (hors restauration)

Sont fournis : le châssis, le moteur, les pneus, le carburant et les lubrifiants pour la course.

Pour participer à cette Finale Mondiale, les pilotes devront prévoir une Licence C Internationale.

Dans le cas où le pilote ne serait pas en mesure de participer à la Finale Internationale, il ne pourrait en aucun cas prétendre à un lot de remplacement.

Toutefois, en cas d'annulation de la Finale Mondiale par l'organisateur ou d'impossibilité par ITAKA de faire participer les pilotes à cette finale, le vainqueur se verra offrir en remplacement un lot.

Dans le cas où un même pilote MAX ou MASTER remporterait à la fois la Finale Nationale et le Championnat ROTAX, celui-ci se verra attribué un seul package de participation à la Finale Mondiale. Son second package sera automatiquement rétrocédé au second du Championnat Rotax.

**Art.6 : RECLAMATIONS**

Procédure identique au règlement National FFSA.

## **C-1 : REGLEMENT GENERAL**

### **Art.1 : DEROULEMENT DU CHALLENGE**

Un **Challenge Rotax France Endurance** composé de plusieurs courses d'endurance est organisé sur le plan national.

Un équipage peut participer à une ou à toutes les courses de ce challenge. L'inscription des équipages inscrits à l'ensemble du challenge est prioritaire

Les ASK ou CRK peuvent intégrer le Challenge Rotax France Endurance dans un championnat ou une amicale ; dans ce cas, elles doivent respecter le règlement du Challenge Rotax France Endurance dans son intégralité, sauf dérogation écrite de ITAKA et de la FFSA.

### **Art. 2 : L'ORGANISATION**

Le Challenge Rotax France Endurance est organisé par les ASK gestionnaires des circuits retenus pour l'organisation des courses, en collaboration avec ITAKA sous l'égide de la FFSA.

### **Art.3 : LA REGLEMENTATION**

Le présent règlement est spécifique au Challenge Rotax France Endurance. A ce titre, aucun autre règlement particulier ne peut être appliqué sans un accord écrit de ITAKA et de la FFSA. En dehors des articles et spécifications du présent règlement, il sera appliqué au niveau sportif et technique le règlement national FFSA.

Tout ce qui n'est pas autorisé dans le présent règlement, dans le règlement de la Coupe de Marque Rotax France et dans le règlement national FFSA est interdit. Pour l'année 2009, le Challenge Rotax France Endurance sera « labellisé FFSA ».

### **Art.4 : LES PARTICIPANTS**

La Coupe de Marque Rotax France est ouverte à tous les possesseurs d'une Licence Nationale Karting FFSA et/ou Internationale Grade C ou B validée 2009.

La Coupe de Marque Rotax France autorise les participations étrangères après accord de ITAKA. Toutefois, les pilotes étrangers ne peuvent marquer des points dans le cadre du classement d'un Championnat.

Ne pourront participer les pilotes possesseurs d'une Licence Internationale Grade A.

Les épreuves du Challenge Rotax France Endurance sont ouvertes exclusivement aux karts conformes au règlement technique du présent règlement. Tout pilote doit se présenter au départ des courses du Challenge Rotax France Endurance en conformité avec le présent règlement.

Le nombre d'équipage admis sera fonction de la capacité du circuit. Seront pris en priorité, les équipages inscrits et ayant réglé leurs engagements pour l'ensemble du Challenge.

### **Le Challenge Rotax France Endurance 2009 propose deux catégories:**

#### ⇒ **CATEGORIE « ROTAX MAX »**

Le seul moteur autorisé est le ROTAX 125 MAX-RACING, strictement d'origine avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.

La catégorie est ouverte aux pilotes à partir de 15 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité.

Un classement « **MASTER** » sera établi pour les pilotes de plus de 32 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité.

#### ⇒ **CATEGORIE « ROTAX DD2 »**

Le seul moteur autorisé est le ROTAX 125 DD2, strictement d'origine avec culasse de couleur noir et plaque d'identification numérotée obligatoire.

Cette catégorie s'adresse aux pilotes à partir de 15 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité.

L'équipage est composé de deux pilotes minimum.

#### **Art.5 : ACCEPTATION DU REGLEMENT**

Le fait de s'engager à l'une des courses du Challenge Rotax France Endurance implique de accepter dans son intégralité le présent règlement (règlement général, technique et sportif) et de l'appliquer. ITAKA se réserve le droit de refuser l'inscription ou la participation d'un pilote (ou d'une équipe) n'appliquant pas les clauses du présent règlement (règlement général, technique et sportif), ou d'exclure tout pilote (ou équipe) n'observant pas une conduite adaptée à l'esprit du Challenge Rotax France Endurance ou dont l'attitude pourrait nuire à l'image du Challenge ou du karting en général. Le pilote est responsable de ses accompagnateurs.

#### **Art.6 : DROITS D'INSCRIPTION**

Le montant des droits d'inscription par épreuve et par équipe est de 300 €. Chaque équipe désirant participer à une course du Challenge Rotax France Endurance doit verser, au plus tard 21 jours avant celle-ci.

#### **Art.7 : PROCEDURES D'INSCRIPTION**

Pour s'inscrire, chaque participant peut retirer un bulletin d'inscription auprès de :

**ROTAX MAX France**  
**Parc d'Activités des Hauts de Couëron - BP 60 - 44 220 COUERON**  
**Tél : 02.40.38.26.20 - Fax : 02.40.38.26.21**

Des bulletins seront également disponibles auprès des prestataires et distributeurs adhérant au Challenge Rotax France Endurance, ainsi qu'auprès des ASK et circuits organisateurs des courses.

Le bulletin d'inscription, accompagné de son règlement, devra parvenir au plus tard 21 jours avant chaque épreuve à :

**ROTAX MAX France**  
**Parc d'Activités des Hauts de Couëron - BP 60 - 44 220 COUERON**  
**Tél : 02.40.38.26.20 - Fax : 02.40.38.26.21**

Les droits d'inscription comprennent :

1. La mise à disposition et l'installation dans le Paddock
2. L'organisation et son assurance
3. La remise des prix
4. L'apéritif de fin de journée

#### **Note :**

Dans chacune des épreuves, le nombre minimum d'équipes engagées devra être de 10.

Le nombre d'équipes à chaque course pourra être limité en fonction des circuits et selon les règlements FFSA.

En cas de dépassement, la liste des engagés sera établie dans l'ordre de la date d'engagement de chaque équipe au Challenge Rotax France Endurance, puis dans l'ordre de la date d'inscription de chaque équipe à la course considérée.

Seront considérées comme inscrites les équipes qui auront retourné leur dossier complet avec leur règlement.

#### **Art.8 : CALENDRIER**

Calendrier en annexe

#### **Art.9 : MODIFICATIONS DU REGLEMENT**

ITAKA, organisatrice du Challenge Rotax France Endurance, se réserve le droit de modifier ou d'annuler un ou plusieurs articles du règlement (règlement général, technique et sportif), si des raisons majeures l'imposent, avec accord de la FFSA.

### **C-2 : REGLEMENT TECHNIQUE**

Dans le cadre des coupes de marque, les commissaires techniques officiels de la FFSA doivent avoir l'entière maîtrise de leur mission, de l'enregistrement du matériel jusqu'aux contrôles de fin d'épreuves.

Les responsables techniques 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 FFSA.

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.).

## **I - SPECIFICATIONS GENERALES**

### **Art. 1-1 : LE CHASSIS**

Sont autorisées dans le Challenge Rotax France Endurance uniquement les marques de châssis agréées par ITAKA.

Les demandes d'agrément des châssis devront être faites par écrit à ITAKA. Les agréments sont valables pour l'année civile.

### **Art. 1-2 : LA CARROSSERIE**

Les carrosseries sont obligatoires et conformes aux règlements FFSA de la catégorie KZ 125.

Les plaques support numéros devront être conformes aux règlements FFSA.

Les participants s'engagent à laisser libre de toute publicité les surfaces ci-après sur les éléments de carrosserie de leurs karts :

- 25 x 15 cm au centre du spoiler avant, pour un autocollant « CHALLENGE ROTAX FRANCE » (fourni par l'organisation) ou un autocollant d'un partenaire de l'organisation.
- 25 x 15 cm sur le dessus de chaque ponton, pour un autocollant « CHALLENGE ROTAX FRANCE » (fourni par l'organisation) ou un autocollant d'un partenaire de l'organisation.

### **Art. 1-3 : LE MOTEUR**

Les moteurs devront rester strictement d'origine avec couvre culasse de couleur noire pour les catégories ROTAX MAX et ROTAX DD2 accompagnés d'une plaque d'identification numérotée obligatoire.

Afin de préserver l'équité sportive, ITAKA, en qualité d'importateur ROTAX officiel pour la FRANCE, a instauré un système de contrôle technique et de plombage des moteurs :

- Chaque moteur devra être présenté au contrôle technique avec un plombage officiel numéroté entre 115 000 et 299 000.
- Chaque moteur devra être présenté au contrôle technique accompagné de sa carte d'identité.

Seul un Centre de Services autorisé ROTAX pourra réaliser les opérations de plombage officiel, et valider la carte d'identité moteur suite à une intervention technique.

Toute préparation est interdite, toutes les pièces internes ou externes du moteur, de l'embrayage, de l'allumage, du carburateur, de la boîte à air et du pot d'échappement devront être conformes aux spécifications techniques ROTAX (document référencé TECH 014 A de 01/2009 pour les moteurs ROTAX 125 MAX-RACING et TECH 015 A de 01/2009 pour les moteurs ROTAX DD2).

### **Art. 1-4 : LE CARBURANT**

Libre, vendu dans les stations services françaises, 102° d'Octane maximum.

### **Art. 1-5 : LES CONTROLES**

Chaque pilote ne pourra disposer que d'un châssis et de deux moteurs plombés pour chaque course. Les numéros châssis et moteurs devront être parfaitement lisibles. Chaque kart devra être présenté au contrôle technique entièrement monté.

Des contrôles de conformité au présent règlement pourront être effectués à tout moment des courses.

### **Art. 1-6 : L'ÉQUIPEMENT DU PILOTE**

L'équipement du pilote comprend une combinaison, un casque, des gants et des chaussures ainsi qu'une minerve obligatoire. Cet équipement doit être conforme au règlement sportif national FFSA.

## **II - SPECIFICATIONS CATEGORIE « ROTAX MAX »**

### **Art. 2-1 : CHASSIS**

Sont autorisées pour la catégorie « ROTAX MAX » les marques de châssis agréées par la Coupe de Marque Rotax France dont les caractéristiques générales sont :

- conforme à la norme CIK/FIA
- diamètre maximum de l'arbre : 50 mm
- diamètre maximum du tube : 34 mm. Tube rond exclusivement.

### **Art. 2-2 : MOTEUR**

Le seul moteur autorisé est le ROTAX 125 MAX . RACING, strictement d'origine avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.

### Art.2-3 : PNEUS

Pneus slick :	BRIDGESTONE YKZ	4.5/10.0-5 à l'avant	7.1/11.0-5 à l'arrière
Pneus pluie :	BRIDGESTONE YFD FFSA	4.0/10.0-5 à l'avant	6.0/11.0-5 à l'arrière

Aucune modification, retailage ni aucun traitement de pneus ne sont autorisés. Un seul train de pneus par course est autorisé. Deux roues de secours sont autorisées (1 avant et 1 arrière).

### Art.2-4 : POIDS

La catégorie ROTAX MAX est ouverte aux pilotes à partir de 15 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité. Dans ce cadre, le poids minimum est fixé à 160 kg. Le poids sera contrôlé sur le pilote le plus léger de l'équipe (même lors des essais chronos), réservoir vide.

Le lest éventuel doit être fixé de manière inamovible sur le châssis. Le lest spécifique à chaque pilote est interdit.

Le kart sera pesé seul ainsi que chaque pilote de l'équipage, cette pesée sera effectuée lors de l'enregistrement du matériel, à la fin des chronos et à l'arrivée de l'épreuve.

Le réservoir est de contenance libre Il doit être d'origine et de « type karting » avec un bouchon à visser. Toute modification du bouchon de remplissage par rapport à l'origine est interdite (sauf maintien par un fil).

La transmission par chaîne est obligatoire, et tout système de lubrification . type feutre ou distributeur d'huile, etc - est interdit.

Pour les pilotes de plus de 32 ans (âge atteint dans l'année civile en cours) jusqu'à âge illimité et figurant dans le classement ROTAX MAX MASTER, le poids minimum est fixé à 173 kg, Le poids sera contrôlé sur le pilote le plus léger de l'équipe (même lors des essais chronos), réservoir vide.

Le lest éventuel doit être fixé de manière inamovible sur le châssis. Le lest spécifique à chaque pilote est interdit.

Le kart sera pesé seul ainsi que chaque pilote de l'équipage, cette pesée sera effectuée lors de l'enregistrement du matériel, à la fin des chronos et à l'arrivée de l'épreuve.

Le réservoir est de contenance libre Il doit être d'origine et de « type karting » avec un bouchon à visser. Toute modification du bouchon de remplissage par rapport à l'origine est interdite (sauf maintien par un fil).

La transmission par chaîne est obligatoire, et tout système de lubrification . type feutre ou distributeur d'huile, etc - est interdit.

## III- SPECIFICATIONS CATEGORIE « DD2 »

### Art. 3-1: CHASSIS

Sont autorisées pour la catégorie « ROTAX DD2 » les marques de châssis agréées à la Coupe de Marque Rotax Max France dont les caractéristiques générales sont :

- conforme à la norme CIK/FIA et agréés par ROTAX

### Art. 3.2 : MOTEUR

Le seul moteur autorisé est le ROTAX DD2 strictement d'origine avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.

Afin de préserver l'équité sportive, ITAKA, en qualité d'importateur ROTAX officiel pour la FRANCE, a instauré un système de contrôle technique et de plombage des moteurs :

- chaque moteur devra être présenté au contrôle technique avec un plombage officiel numéroté.
- chaque moteur devra être présenté au contrôle technique accompagné de sa carte d'identité.

Seul un Centre agréé par ITAKA pourra réaliser les opérations de plombage officiel, et valider la carte d'identité moteur suite à une intervention technique.

Toute préparation est interdite, toutes les pièces internes et externes du moteur, de l'embrayage, de l'allumage, du carburateur, de la boîte à air et du pot d'échappement devront être conformes aux spécifications techniques ROTAX (document référencé TECH 015 A du 01/01/09).

Une seule batterie est autorisée sur le châssis. Le démontage de la batterie doit nécessiter l'utilisation d'un outil.

### Art. 3.3 : PNEUS

Pneus slick :	BRIDGESTONE YKB	4.5/10.0-5 à l'avant	7.1/11.0-5 à l'arrière
Pneus pluie :	BRIDGESTONE YFD FFSA	4.0/10.0-5 à l'avant	6.0/11.0-5 à l'arrière

Aucune modification, retailage ni aucun traitement de pneus ne sont autorisés. Un seul train de pneus par course est autorisé. Deux roues de secours sont autorisées (1 avant et 1 arrière).

### **Art. 3.4 : POIDS**

Le poids minimum est fixé à 173 kg. Le poids sera contrôlé sur le pilote le plus léger de l'équipe (même lors des essais chronos), **réservoir vide.**

Le lest éventuel doit être fixé de manière inamovible sur le châssis. **Le lest spécifique à chaque pilote est interdit.**

Le kart sera pesé seul ainsi que chaque pilote de l'équipage, cette pesée sera effectuée lors de l'enregistrement du matériel, à la fin des chronos et à l'arrivée de l'épreuve.

Le réservoir est de contenance libre Il doit être d'origine et de « type karting » avec un bouchon à visser. Toute modification du bouchon de remplissage par rapport à l'origine est interdite (sauf maintien par un fil).

## **C-3 REGLEMENT SPORTIF**

### **Art.1 : DEROULEMENT DU CHALLENGE ROTAX ENDURANCE**

Pour chaque épreuve, seront organisés des essais libres, des essais chronométrés, et une course d'endurance de 4 heures.

#### **Séance d'essais libres**

Constitution de un ou plusieurs groupes en fonction du nombre de participants.

Les essais libres se déroulent sur une durée maximale, variable en fonction du nombre de participants.

#### **Essais chronométrés**

Le déroulement des essais chronométrés sera établi sur le système des 10 minutes conformément au Règlement Sportif National 2009 de la FFSA.

Les essais chronométrés déterminent la position des pilotes sur la grille de départ.

#### **Course d'endurance**

Elle se déroule sur une durée minimum de 4 heures. A l'issue du temps réglementaire, le tour entamé sera poursuivi et comptabilisé jusqu'au passage sur la ligne du dernier du tour.

Le drapeau à damiers sera présenté juste derrière le dernier du tour et devant le premier du classement.

#### **Arrêt**

Il doit être respecté sur l'ensemble de la course, un nombre minimum de 7 arrêts obligatoires dans les stands avec arrêt du moteur obligatoire.

#### **Ravitaillement**

Le système de ravitaillement sera fourni par l'organisation à chaque équipage, sans aucune modification du système possible. Il est interdit de se servir du système de ravitaillement d'un autre équipage lors de la course. Le ravitaillement par changement de réservoir est interdit. La présence d'un extincteur par équipage est obligatoire.

#### **Ramassage des karts**

Les karts en panne sur la piste sont ramenés au stand, sans utilisation de matériel de transport (chariot, roulette, etc.) par trois personnes maximum : 2 mécaniciens + le pilote, tout en respectant les règles de sécurité sur le circuit.

Les mécaniciens doivent obligatoirement partir de leurs stands pour ramener le kart.

#### **Pénalités encourues**

- |   |                       |               |
|---|-----------------------|---------------|
| a) Non respect de la configuration du circuit                                 |                       | 5 tours       |
| b) Couper le circuit, moteur en marche, pour regagner le stand                |                       | hors course   |
| c) Regagner les stands sans passer par l'entrée ou la sortie                  |                       | 10 tours      |
| d) Kart en panne ramené jusqu'à l'entrée des stands par plus de 3 personnes   |                       | 5 tours       |
| e) Mécanique sur la piste autre que le changement de bougie                   |                       | 5 tours       |
| f) Ravitaillement sur la piste  |                       | hors course   |
| g) Départ d'un mécanicien hors de la zone des stands pour dépannage d'un kart |                       | 5 tours       |
| h) Vitesse excessive dans les stands  | 1 <sup>ère</sup> fois | avertissement |
|   | 2 <sup>ème</sup> fois | 5 tours       |
|   | 3 <sup>ème</sup> fois | hors course   |
| i) Nombre d'arrêts non respecté   | par arrêt en moins    | 10 tours      |
| j) L'entrée par la sortie des stands sans intervention importante sur le kart |                       | 5 tours       |

## **Note pour l'ensemble des courses :**

Le déroulement et le timing de chaque course sont définis en fonction des circuits et du nombre de participants.

## **Art. 2 : CLASSEMENT GENERAL DU Challenge Rotax France Endurance**

Les grilles d'attribution des points ci-après servent à établir le classement général final du Challenge Rotax Max France Endurance.

### **Attribution des points**

Le résultat de l'épreuve d'endurance tient lieu de base pour l'attribution des points.

### **Grille d'attribution des points (par équipage) :**

1 <sup>er</sup>	47 pts	6 <sup>ème</sup>	39 pts	11 <sup>ème</sup>	34 pts	16 <sup>ème</sup>	29 pts	21 <sup>ème</sup>	24 pts	26 <sup>ème</sup>	19 pts	31 <sup>ème</sup>	14 pts
2 <sup>ème</sup>	44 pts	7 <sup>ème</sup>	38 pts	12 <sup>ème</sup>	33 pts	17 <sup>ème</sup>	28 pts	22 <sup>ème</sup>	23 pts	27 <sup>ème</sup>	18 pts	32 <sup>ème</sup>	13 pts
3 <sup>ème</sup>	42 pts	8 <sup>ème</sup>	37 pts	13 <sup>ème</sup>	32 pts	18 <sup>ème</sup>	27 pts	23 <sup>ème</sup>	22 pts	28 <sup>ème</sup>	17 pts	33 <sup>ème</sup>	12 pts
4 <sup>ème</sup>	41 pts	9 <sup>ème</sup>	36 pts	14 <sup>ème</sup>	31 pts	19 <sup>ème</sup>	26 pts	24 <sup>ème</sup>	21 pts	29 <sup>ème</sup>	16 pts	34 <sup>ème</sup>	11 pts
5 <sup>ème</sup>	40 pts	10 <sup>ème</sup>	35 pts	15 <sup>ème</sup>	30 pts	20 <sup>ème</sup>	25 pts	25 <sup>ème</sup>	20 pts	30 <sup>ème</sup>	15 pts	35 <sup>ème</sup>	10 pts

### **Détermination du classement général final**

Le classement général final est défini en cumulant les points acquis par chaque équipe.

Si plus de 3 épreuves sont organisées, le moins bon résultat ne sera pas pris en compte dans le classement final.

En cas d'ex aequo, ceux-ci seront départagés de la façon suivante :

- le plus grand nombre de premières places sera pris en considération,
- puis de secondes places,
- puis de troisièmes places, etc.

## **Art. 3 : DOTATIONS**

### **Dotation des courses**

Une dotation marquant l'épreuve (coupe, trophée, médaille) est remise à l'issue de chaque journée du Challenge Rotax France Endurance, aux équipes accédant aux podiums ainsi qu'à une sélection d'équipes.

### **Remise des prix du Challenge Rotax France Endurance**

Le Trophée du Challenge Rotax France Endurance est décerné à l'équipe vainqueur du classement général final.

## **Art. 4 : RECLAMATIONS**

Procédure identique au règlement national FFSA



## CHALLENGE ROTAX France

### Calendrier 2009

. 04 et 05 avril 2009	Qualification	SOUCY* (dpt 89)
. 25 et 26 avril 2009	Qualification	MARIEMBOURG (Belgique)
. 11 et 12 juillet 2009	Qualification	SALON DE PROVENCE* (dpt 13)
. 05 et 06 septembre 2009	Qualification	LAVAL* (dpt 53)
. <b>16, 17 et 18 octobre 2009</b>	<b>FINALE</b>	<b>SALBRIS* (dpt 41)</b>

***\* Catégorie NATIONALE : le vainqueur de la FINALE Nationale (SALBRIS) dans les moins de 17 ans se verra remettre une invitation pour la FINALE MONDIALE ROTAX en catégorie JUNIOR.***







## CHALLENGE ROTAX France Endurance

### Calendrier provisoire

. 04 et 05 avril 2009	Qualification	SOUCY (dpt 89)
. 25 et 26 avril 2009	Qualification	MARIEMBOURG (Belgique)
. 11 et 12 juillet 2009	Qualification	SALON DE PROVENCE (dpt 13)
. 05 et 06 septembre 2009	Qualification	LAVAL (dpt 53)
. <b>16, 17 et 18 octobre 2009</b>	<b>FINALE</b>	<b>SALBRIS (dpt 41)</b>