

FORMULE 20.000

Règles spécifiques des courses de karting historique

Mise à jour : 24 février 2026

Catégories :

Formule 20.000 (active)

Formule Promo (active)

Formule 100% (projet)

Formule 125 (projet)

Sommaire :

Préambule	Page 03
Notion de kart historique et de compétition historique	Page 03
Quatre catégories historiques différentes	Page 03
Compétition historique et réglementation	Page 03
Titre 1 Règles sportives	Page 04
Article 1 : Course Club	Page 04
Article 2 : Format des épreuves	Page 04
2.1 Format standard	Page 04
2.2 Format alternatif	Page 04
2.3 Format étendu	Page 05
2.4 Proclamation des résultats	Page 06
2.5 Trophée Driver of the year (Formule 20.000 - Formule Promo)	Page 06
2.6 Trophée +10 (Formule 20.000 - Formule Promo)	Page 06
2.7 Family Cup (Formule Promo)	Page 06
Article 3 : Age minimum des pilotes	Page 07
Article 4 : Licences	Page 07
Titre 2 Règles techniques communes	Page 08
Article 1 : Généralités	Page 08
Article 2 : Carrosserie	Page 08
Article 3 : Cylindrée du moteur	Page 08
Article 4 : Dimension des pneumatiques slicks	Page 08
Article 5 : Organes et systèmes interdits	Page 08
Article 6 : Equipements obligatoires	Page 09
6.1 : Boîte à air (silencieux d'admission)	Page 09
6.2 : Commande de frein	Page 09
6.3 : Protection du disque de frein	Page 09
6.4 : Durits de frein	Page 09
6.5 : Protection du pignon de transmission	Page 09
6.6 : Renfort de fixation des éléments boulonnées sur le siège	Page 09
Article 7 : Installation du transpondeur	Page 09
Article 8 : Lest	Page 09
Article 9 : Enregistrement des pneumatiques	Page 09
Article 10 : Carburant	Page 10

Article 11 : Contrôle technique	Page 10
Titre 3 Règles techniques spécifiques des différentes catégories	Page 11
Article 1 : Formule 20.000	Page 11
1.1 : Définition de base de la Formule 20.000	Page 11
1.2 : Châssis et carrosserie	Page 11
1.3 : Moteur	Page 11
1.4 : Carburateur	Page 11
1.5 : Poids, classe « +10 » et Equivalence de Technologie	Page 11
1.6 : Bruit	Page 12
1.7 : Numéros de course	Page 12
1.8 : Pneumatiques	Page 12
Article 2 : Formule Promo	Page 13
2.1 : Définition de base de la Formule Promo	Page 13
2.2 : Formule Promo A	Page 13
2.2.1 : Quatre définitions de châssis autorisées	Page 13
2.2.2 : Trois moteurs autorisés	Page 13
2.3 : Formule Promo B	Page 14
2.3.1 : Ensemble type Formule Sport 1991	Page 14
2.3.2 : Ensemble type Formule 10.000 1992 à 1997	Page 14
2.3.3 : Ensemble type Formule France FdK 1998 à 1999 / Formule FFSA 2000	Page 14
2.3.4 Ensemble type Yamaha KT100 Newstar	Page 14
2.4 : Poids	Page 14
2.5 : Bruit	Page 15
2.6 : Numéros de course	Page 15
2.7 : Pneumatiques	Page 15
Article 3 : Formule 100% (ou Formule 100 pour 100)	Page 16
3.1 : Définition de base de la Formule 100%	Page 16
3.2 : Châssis	Page 16
3.3 : Moteur	Page 16
3.4 : Carburateur	Page 16
3.5 : Poids	Page 16
3.6 : Bruit	Page 16
3.7 : Numéros de course	Page 16
3.8 : Pneumatiques	Page 16
Article 4 : Formule 125	Page 17
4.1 : Définition de base de la Formule 125	Page 17
4.2 : Châssis	Page 17
4.3 : Moteur / boîte	Page 17
4.3.1 Période de référence	Page 17
4.3.2 Moteurs Nationale 3	Page 17
4.3.3 Moteurs Nationale 125 / Régionale 125	Page 18
4.3.4 Moteurs 125 Expérimentale, Intercontinentale C / Inter 125 GNK / Formule C	Page 18
4.4 : Carburateur	Page 18
4.5 : Bruit	Page 18
4.6 : Poids	Page 18
4.7 : Numéros de course	Page 18
4.8 : Pneumatiques	Page 18
Contact	Page 19
Annexes	Page 20

Préambule :

Ces règles ont pour but de définir les catégories de karting historique pouvant, par dérogation accordée par la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA), prendre part à des compétitions.

Notion de kart historique et de compétition historique

Chaque participant doit prendre en compte l'importance du terme « historique ». Ainsi, il est de sa responsabilité de présenter au départ des courses un matériel cohérent avec les règlements de la période à laquelle sa catégorie historique fait référence.

Pour éviter toute confusion, il est demandé à tout pilote souhaitant s'engager à une course de transmettre à l'agence promotrice (voir contact à la fin de ce document) une description et des photos de son matériel afin de vérifier sa conformité à l'esprit du karting historique et son éligibilité.

Photos demandées : avant du kart sans spoiler, vue de dessus, vue arrière, vue de profil, frein, plaque homologation CIK ou autre, moteur(s), carburateur(s).

Dans les catégories historiques décrites dans ce document, le kart engagé peut en effet provenir d'une multitude de règlements et de catégories nationales et internationales s'étalant sur une quinzaine d'années de l'histoire du karting, s'appliquant à des dizaines de marques et de types de châssis, moteurs et carburateurs.

Quand cela s'avère nécessaire, la référence à la notion « d'Equivalente de Technologie » (EdT) doit permettre de faire courir ensemble des karts de millésimes ou de caractéristiques différentes dans de meilleures conditions d'équité. Ceci afin de respecter l'histoire du karting et rendre hommage à de belles pièces de mécanique et à leurs concepteurs.

Quatre catégories historiques différentes

Quatre catégories, pertinentes au plan historique et pouvant faire l'objet de compétitions, sont définies dans ce document. Au 30 décembre 2025, deux d'entre elles (Formule 20.000 et Formule Promo) ont prouvé pouvoir attirer un nombre de participants suffisant pour être intégrées à des événements et faire l'objet d'un calendrier d'épreuves.

Si, à la lecture du règlement des deux autres catégories historiques (Formule 100% et Formule 125), vous possédez le matériel adéquat et êtes intéressé par les compétitions, merci de vous faire connaître auprès de l'agence promotrice qui tient un registre de recensement.

Compétition historique et réglementation

Le présent document énumère en priorité les règles spécifiques à la pratique du karting historique. Mais les pilotes se doivent de connaître et respecter les prescriptions et règlements de la FIA et de la FFSA en vigueur.

A ce sujet, il est fortement conseillé de consulter les prescriptions générales de la FFSA, qui renvoient vers d'autres textes incontournables : https://backoffice.ffsa.org/documents/697b7ff542053_01-Prescriptions%20G%C3%A9n%C3%A9rales%20FFSA%202026.pdf

Les concurrents sont notamment invités à consulter la page du site FFSA Karting où l'ensemble des règlements fédéraux sportifs et techniques sont disponibles :

<https://www.ffsakarting.org/reglementation>

Quelques exemples de règles essentielles : extincteur de 6kg dans le stand ou la structure, tapis de sol, interdiction de démarrer dans le paddock, conformité de l'équipement du pilote...

Enfin, il est ici précisé que « Formule 20.000 » est une marque déposée.

Titre 1 Règles sportives

Article 1 : Course-Club

Les courses de karting historique sont organisées selon le règlement-type course-club FFSA, afin de pouvoir accepter au départ des pilotes titulaires d'une licence NECCJSK ou d'un titre de participation. La compétition se déroule donc sur une seule journée.

Si une ou plusieurs catégories historiques sont invitées à figurer au programme d'une course nationale, l'organisateur est invité à inscrire une course-club en doublure auprès du Pôle Karting de la FFSA, ce qui ne nécessite pas d'obtenir un nouveau permis d'organiser.

Le gestionnaire de la piste peut proposer aux pilotes engagés de prendre part à des séances d'essais privés le ou les jour(s) précédant la course.

Article 2 : Format des épreuves

Le nombre maximal de pilotes acceptés en piste sera égal à la capacité maximale du circuit, définie par son homologation ou le règlement particulier de l'épreuve.

Si le nombre d'engagés est inférieur ou égal à ce nombre, l'épreuve se déroulera selon le format de course standard (article 2.1) ou le format alternatif (article 2.2), l'un et l'autre pouvant faire l'objet d'adaptations ou de modifications selon les circonstances.

Si le nombre d'engagés est supérieur au nombre maximal de pilotes acceptés, deux cas sont possibles :

- Dans le cas où l'organisateur du meeting n'est en mesure d'ajouter aucune manche au programme de la journée de compétition, une liste des engagés admis au départ sera publiée, avec un nombre de pilotes égal au nombre maximal de pilotes acceptés en piste, ainsi qu'une liste de suppléants. Les suppléants seront informés d'éventuels forfaits et pourront rejoindre la liste des engagés définitive. L'épreuve se déroulera alors selon le format standard ou le format alternatif (articles 2.1 et 2.2).

- Dans le cas où il est possible d'ajouter une manche et un repêchage au programme de la journée de compétition, l'épreuve se déroulera selon le format étendu (article 2.3).

2.1 Format standard

- Warm-up de 5 à 10 minutes. Participation facultative mais pesée obligatoire à l'issue de la séance, à fin de statistique et, concernant la Formule 20.000 et la Formule Promo, dans le but de déterminer les pilotes admis dans la classe « +10 » (voir article 1.5 du règlement de la Formule 20.000 et article 2.4 du règlement de la Formule Promo). Pour des raisons pratiques, la pesée obligatoire peut être organisée à l'issue d'une séance d'entraînement libre la veille de la course.

- Deux manches qualificatives, grille de départ tirée au sort pour la manche 1 puis inversée pour la manche 2 (durée 6 à 8 minutes + 1 tour). Le classement intermédiaire est obtenu par addition des points obtenus par chaque pilote à l'issue des deux manches suivant le barème de points suivant : 0 pour le 1^{er}, 2 pour le deuxième, 3 pour le troisième etc... en cas d'ex-aequo, le pilote le plus âgé aura la priorité.

- Préfinale (durée 8 à 10 minutes + 1 tour), grille de départ selon le classement intermédiaire.

- Finale (durée 10 à 12 minutes + 1 tour), grille de départ selon le résultat de la préfinale.

Seul le résultat de la finale compte pour l'établissement du classement de l'épreuve.

2.2 Format alternatif

- Warm-up de 5 à 10 minutes. Participation facultative mais pesée obligatoire à l'issue de la séance, à fin de statistique et, concernant la Formule 20.000 et la Formule Promo, dans le but de déterminer les pilotes admis dans la classe « +10 » (voir article 1.5 des règles techniques spécifiques de la Formule 20.000 et article 2.4 des règles techniques spécifiques de la Formule Promo). Pour des raisons pratiques, la pesée obligatoire peut être organisée à l'issue d'une séance d'entraînement libre la veille de la course.

- Une séance d'essais qualificatifs de 6 à 8 minutes.

- Une Finale 1 avec grille de départ déterminée par le résultat des essais qualificatifs.

- Une Finale 2 avec grille de départ déterminée par le résultat de la Finale 1.

- Une Finale 3 avec grille de départ déterminée par le cumul des Finales 1 et 2, établi suivant le barème de points suivant : 0 pour le 1^{er}, 2 pour le deuxième, 3 pour le troisième etc... Les éventuels ex-aequo étant départagés par les essais qualificatifs.

Durée des finales : de 9 à 11 minutes + 1 tour.

Le classement final est établi par addition des points obtenus par chaque pilote à l'issue de ses deux meilleures finales suivant le barème de points 0 pour le 1^{er}, 2 pour le deuxième, 3 pour le troisième etc...

Le vainqueur sera celui qui aura totalisé le plus petit nombre de points dans ses deux meilleures finales retenues. La finale qui n'est pas prise en compte servira à départager les ex-aequo éventuels. S'il subsiste des ex-aequo, il sera tenu compte du résultat des essais qualificatifs.

2.3 Format étendu

- Warm-up de 5 à 10 minutes. Participation facultative mais pesée obligatoire à l'issue de la séance, à fin de statistique et, concernant la Formule 20.000 et la Formule Promo, dans le but de déterminer les pilotes admis dans la classe « +10 » (voir article 1.5 du règlement de la Formule 20.000 et article 2.4 du règlement de la Formule Promo). Pour des raisons pratiques, la pesée obligatoire peut être organisée à l'issue d'une séance d'entraînement libre la veille de la course.

- Détermination des groupes qualificatifs : le plateau sera séparé en trois séries A, B et C selon un système de têtes de série (à la discrétion de l'agence promotrice). Un tirage au sort de l'ordre de départ sera effectué dans chaque groupe.

- Manche série A contre série B, avec la série A placée côté corde dans l'ordre du tirage au sort et la série B placée côté extérieur dans l'ordre inversé du tirage au sort.

- Manche série C contre série A, avec la série C placée côté corde dans l'ordre du tirage au sort et la série A placée côté extérieur dans l'ordre inversé du tirage au sort.

- Manche série B contre série C, avec la série B placée côté corde dans l'ordre du tirage au sort et la série C placée côté extérieur dans l'ordre inversé du tirage au sort.

Durée des manches : 6 à 8 minutes + 1 tour

- Classement intermédiaire établi par addition des points obtenus par chaque pilote à l'issue des manches suivant le barème de points suivant : 0 pour le 1^{er}, 2 pour le deuxième, 3 pour le troisième etc... en cas d'ex-aequo, le pilote le plus âgé aura la priorité.

- Préfinale : les pilotes les mieux placés au classement intermédiaire à hauteur de 50% du nombre d'engagés (arrondi à l'unité supérieure) participent à la Préfinale (durée 8 à 10 minutes + 1 tour), grille de départ selon le classement intermédiaire.

- Repêchage : les pilotes les moins bien placés au classement intermédiaire à hauteur de 50% du nombre d'engagés (arrondi à l'unité inférieure) participent au Repêchage (durée 8 à 10 minutes + 1 tour), grille de départ selon le classement intermédiaire.

- Finale (durée 10 à 12 minutes + 1 tour), grille de départ selon le classement de la Préfinale pour les premières places et selon le classement du Repêchage pour les dernières places, jusqu'à l'atteinte de la capacité maximale du circuit.

Seul le résultat de la finale compte pour l'établissement du classement de l'épreuve.

2.4 Proclamation des résultats

Quel que soit le format retenu, Il est établi un classement général et un classement de la classe +10 (en Formule 20.000 et Formule Promo). Les pilotes qui ne sont pas retenus dans la classe +10 ne concourent que pour le classement général, ils ne font pas l'objet d'un classement séparé. Il en va de même pour les podiums.

Dans le cas de la Formule Promo, un classement annexe, extrait du classement général, sera le cas échéant établi pour la Formule Promo B (voir article 2.3 des règles techniques spécifiques de la Formule Promo)

Dans le cas de la Formule 125, il sera établi un classement général et un classement pour chacune des deux classes, Nationale et Inter.

2.5 Trophée Driver of the year (Formule 20.000 - Formule Promo)

En Formule 20.000 comme en Formule Promo, une dotation spéciale sera attribuée au pilote ayant réussi la meilleure performance sur l'ensemble de la saison. Le Trophée pourra le cas échéant porter le nom du partenaire apportant la dotation. Les classements sont établis à titre privé par l'agence promotrice de la Formule 20.000.

Le Trophée Driver of the year et sa dotation seront attribués au pilote faisant partie des engagés de la dernière course de la saison ayant marqué le plus grand nombre de points, après addition des points obtenus à l'issue de ses trois meilleures courses. Le classement général de chaque course fera l'objet d'une attribution de points, selon le barème suivant : 15 pour le 1^{er}, 12 pour le 2^e, 10 pour le 3^e, 8 pour le 4^e, 6 pour le 5^e, 5 pour le 6^e, 4 pour le 7^e, 3 pour le 8^e, 2 pour le 9^e et 1 pour le 10^e.

Le classement de la dernière course de la saison départagera les éventuels ex-aequo.

2.6 Trophée +10 (Formule 20.000 - Formule Promo)

En Formule 20.000 comme en Formule Promo, une dotation spéciale sera attribuée au pilote de la classe « +10 » ayant réussi la meilleure performance sur l'ensemble de la saison. Le Trophée pourra le cas échéant porter le nom du partenaire apportant la dotation. Les classements sont établis à titre privé par l'agence promotrice de la Formule 20.000.

Le Trophée +10 et sa dotation seront attribués au pilote faisant partie des engagés de la dernière course de la saison ayant marqué le plus grand nombre de points, après addition des points obtenus à l'issue de ses trois meilleures courses. Le classement général de chaque course fera l'objet d'une attribution de points, selon le barème suivant : 9 pour le 1^{er}, 6 pour le 2^e, 4 pour le 3^e, 3 pour le 4^e, 2 pour le 5^e et 1 pour le 6^e.

Le classement de la dernière course de la saison départagera les éventuels ex-aequo.

2.7 Family Cup (Formule Promo)

Dans le cas particulier de la Formule Promo, une récompense officielle dénommée « Promo Family Cup » pourra être attribuée pour promouvoir la participation à un événement de plusieurs membres de la même famille.

La Promo Family Cup concerne les paires de pilotes pouvant prouver les liens suivants :

- Membres d'un couple de notoriété publique
- Père ou mère + fils ou fille (y compris adoptés)
- Grand-père ou grand-mère + petits-enfants (y compris adoptés)
- Arrière-grand-père ou arrière-grand-mère + arrière-petits-enfants (y compris adoptés)
- Membres d'une fratrie (germains, utérins, consanguins, adoptifs).

Comme il s'agit de proches, le classement de la Promo Family Cup sera établi selon l'écart au classement final entre deux pilotes d'une même famille. Chaque famille marquera un nombre de points égal au nombre de places séparant ses deux membres les plus proches au classement final de l'épreuve (il sera tenu compte des pilotes ayant abandonné en fonction de la distance accomplie). La famille ayant obtenu le plus petit nombre de points sera déclarée vainqueur de la Promo Family Cup.

Exemple : si un père et sa fille se classent 4^e et 1^{ère}, la famille marque 3 points.

En cas d'ex aequo le plus faible écart chronométrique entre le meilleur tour en finale des deux membres de la famille est retenu.

Si une famille compte trois pilotes ou plus parmi les engagés, on retient les deux pilotes les plus proches au classement.

Exemple, si une mère se classe 1^{ère} et ses deux enfants 25^e et 26^e, on retient les classements des enfants pour calculer les points (1 point dans ce cas).

Article 3 : Age minimum des pilotes

La participation aux courses de karting historique est réservée aux pilotes ayant atteint l'âge de 18 ans révolus, sauf dérogation accordée par la FFSA. Dans le cas d'un pilote mineur, la présence d'une personne détentricrice d'une licence tuteur est requise.

Article 4 : Licences

- Pilotes licenciés FFSA : licence entraînement/course club (NECCJSK), compétition nationale (NCCK) ou licence compétition internationale.

- Pilotes licenciés étrangers : licence compétition nationale délivrée par une ASN affiliée à la FIA) ou licence compétition internationale. Avec, dans les deux cas, une autorisation de son ASN de courir à l'étranger.

- Pilotes non licenciés français ou étrangers (journée de compétition) : Titre de participation national course club karting (TPNCCK). Ce titre doit être souscrit en ligne par le pilote, sur le site portail licence de la FFSA : <http://licence.ffsa.org/> Le pilote devra fournir à l'organisateur le justificatif de la souscription ainsi qu'une pièce d'identité ou le livret de famille ainsi qu'une autorisation parentale pour les mineurs. Un questionnaire simplifié relatif à l'état de santé du sportif devra être renseigné (en fonction des réponses, un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du karting pourra être exigé). Tarif FFSA 2026 : 48 €

- Pilotes non licenciés français ou étrangers (journée d'essais libres) : Titre de participation national entraînement journée karting (TPNEJK). Ce titre, qui ne nécessite pas de remplir un questionnaire médical, ni de présenter un certificat médical de non-contre-indication, doit être souscrit exclusivement en ligne par le pilote, sur le site portail licence de la FFSA : <http://licence.ffsa.org/> Le pilote devra fournir le justificatif de cette souscription ainsi qu'une pièce d'identité ou le livret de famille ainsi qu'une autorisation parentale pour les mineurs au responsable de la piste pour participer aux essais. Tarif FFSA 2026 : 35 €

Titre 2 Règles techniques communes

Article 1 : Généralités

Par le mot « kart », on entend un ensemble composé d'un châssis sans suspension, doté d'un arbre arrière monobloc permettant aux deux roues arrière de toujours tourner à la même vitesse (pas de différentiel), d'un moteur propulsant le kart et d'accessoires lui permettant de fonctionner.

Pour être autorisé à prendre le départ, un concurrent doit présenter un matériel en bon état correspondant à l'esprit de la catégorie et de son époque.

Exception : les compte-tours embarqués (même quand ils disposent de fonctions complémentaires) et sondes de température sont autorisés en raison de leur impact favorable sur la fiabilité.

Chaque pilote sera autorisé à utiliser 1 châssis et 2 moteurs pour la durée de la compétition.

Article 2 : Carrosserie

Dans tous les cas, les karts sont équipés d'éléments de carrosserie, qui doivent être conformes à leur époque afin de respecter l'authenticité historique du kart. Cette carrosserie inclut deux pontons dits « larges » et un nassau panel. Le montage d'un spoiler (carénage avant) dépend de la période de construction du châssis et du moteur du kart :

Le spoiler (carénage avant) est obligatoire pour les karts de Formule 20.000 construits à partir de 1992, facultatif pour les karts plus anciens ;

Le spoiler (carénage avant) est obligatoire pour les karts de Formule Promo A construits à partir de 1993 et pour les karts de Formule Promo B construits à partir de 1995, facultatif avant ces dates ;

Le spoiler (carénage avant) est obligatoire pour tous les karts de Formule 100% ;

Le spoiler (carénage avant) est obligatoire pour les karts de Formule 125 construits à partir de 1993, facultatif pour les karts plus anciens mais obligatoire dans tous les cas pour les événements sur long circuit.

Conformément à l'article 2.1 de l'Annexe Technique FFSA, les fixations rapides des carénages avant doivent être maintenues, dans leur partie supérieure, au pare-chocs avant, par colliers type « rilsan ».

La position des carrosseries latérales doit être conforme à l'Annexe 3 de l'Annexe technique de la FFSA (voir en annexe).

Article 3 : Cylindrée du moteur

Dans tous les cas, il est accepté une tolérance de 5% sur la cylindrée du moteur définie par les règles techniques spécifiques de la catégorie.

Article 4 : Dimension des pneumatiques slicks

Pour toutes les catégories, la dimension en pouces des pneumatiques slicks est de 10 x 4.60-5 à l'avant et 11 x 7.10-5 à l'arrière

Article 5 : Organes et systèmes interdits

Les karts ne sont équipés ni d'une boîte de vitesses (sauf Formule 125), ni d'un embrayage (sauf Formule 125), ni d'un démarreur, ni d'une batterie, ni d'un limiteur de régime.

Des exceptions pourront être retenues dans le cas d'un pilote titulaire d'une licence NATIONALE CONCURRENT-CONDUCTEUR H KARTING.

Article 6 : Equipements obligatoires

6.1 : Boîte à air (silencieux d'admission)

Le montage d'une boîte à air est obligatoire et doit correspondre à un modèle utilisé au cours de la période de référence. Mousse intérieure autorisée.

6.2 : Commande de frein

La commande de frein, à savoir la liaison entre la pédale et la ou les pompe(s), doit être doublée pour des raisons de sécurité. Si un câble est utilisé, il doit avoir un diamètre minimum de 1,8 mm, former une boucle à chaque extrémité et être bloqué par serre-câble de type serrage à plat, approprié au diamètre du câble.

Pour les commandes par tige, toutes les agrafes de chapes doivent être sécurisées avec un collier type rilsan.

6.3 : Protection du disque de frein

Un patin efficace fabriqué avec un matériau non-métallique est obligatoire si le disque de frein dépasse ou est au niveau de la partie des tubes principaux du châssis la plus proche du sol.

6.4 : Durits de frein

Pour les catégories qui autorisent les freins hydrauliques, les durits de type « aviation » sont obligatoires.

6.5 : Protection du pignon de transmission

Le pignon de transmission du moteur doit être recouvert.

6.6 : Renfort de fixation des éléments boulonnées sur le siège

Conformément à l'article 2.1 de l'Annexe Technique FFSA, un renfort de fixation du siège et/ou des raidisseurs, en métal ou plastique est obligatoire, avec les dimensions minimales suivantes : épaisseur 1,5 mm, 35 x 35 mm ou un Ø de 40 mm.

Article 7 : Installation du transpondeur

Le transpondeur doit être installé conformément à l'Annexe 10 de l'Annexe technique de la FFSA (voir en annexe).

Article 8 : Lest

Conformément à l'article 2.1 de l'Annexe Technique FFSA, 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 doit être fixé au moyen d'outils avec au moins deux boulons :

- Boulon de diamètre 6 mm minimum pour un lest de 0 à 2,5 kg ;
- Boulon de diamètre 8 mm minimum pour un lest de 2,6 à 5 kg.

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.

Article 9 : Enregistrement des pneumatiques

Dans tous les cas, le nombre de pneus slicks enregistrés par un pilote préalablement au début de la compétition est de quatre (deux avant, deux arrière) avec la possibilité de remplacer un pneu endommagé après examen par la commission technique.

Procédure identique pour les quatre pneus pluie s'ils sont autorisés dans la catégorie concernée.

La commission technique désignée par chaque club organisateur déterminera le procédé de marquage ou de pointage pour s'assurer du respect de cette règle.

Article 10 : Carburant

Carburant commercial composé d'éléments que l'on trouve normalement dans les carburants sans plomb de station-service en France (98 sans plomb).

Article 11 : Contrôle technique

Il sera mis en place avant le début de la compétition un contrôle technique de sécurité et d'éligibilité portant sur le kart complet et prêt à rouler ainsi que sur l'équipement du pilote avant le début de la compétition. Des contrôles destinés à vérifier la conformité technique du kart et l'équipement du pilote pourront être effectués dans le parc fermé d'arrivée à tout moment de la compétition.

Titre 3 Règles techniques spécifiques des différentes catégories

FORMULE 20.000

Article 1 : Formule 20.000

1.1 : Définition de base de la Formule 20.000

Kart ayant pu être utilisé en compétition au cours de la période de référence (de 1986 à 2002 inclus) et équipé d'un moteur 100 cm³ refroidi par air.

1.2 : Châssis et carrosserie

Châssis aux normes CIK. Freins avant interdits. Barre anti-encastrement obligatoire pour les châssis construits à partir de 1997.

Carrosserie de type CIK 02 ou antérieure. Les deux pontons doivent être du même type.

1.3 : Moteur

Homologations CIK de 1986 à 2001. La longueur intérieure de la boîte à clapets ne doit pas excéder 67mm. Dans le cas d'un moteur dont les carters sont prévus pour une boîte à clapets d'une longueur supérieure à 67mm, une entretoise faisant office de bride permettant de se conformer à la dimension réglementaire doit être placée entre le carter et la boîte à clapets.

1.4 : Carburateur

Carburateur à membrane tel qu'utilisé et fabriqué au cours de la période de référence. Marque et modèle libre. Le carburateur unique à papillon diamètre maxi 24mm avec ou sans troisième vis dite « powerjet » est la norme standard mais des solutions différentes pourront être utilisées en contrepartie d'un poids majoré par rapport à la règle générale (voir règle décrite à l'article 1.5 « Equivalence de Technologie ») : double carburateur, carburateur dont le diamètre du venturi est supérieur à 24mm sans excéder 32mm, carburateur à guillotine.

1.5 : Poids, classe « +10 » et Equivalence de Technologie

Règle générale du poids minimum pour le kart et son pilote avec son équipement à tout moment de l'épreuve : 145 kg.

Classe « +10 » :

Poids minimum augmenté de 10 kg par rapport à la règle générale. Le fait d'embarquer un lest, quel qu'il soit, n'est pas autorisé dans cette classe.

Equivalence de Technologie :

Définition : poids ajustable pour améliorer l'équité en compensant dans un sens ou dans un autre une différence technique.

- Les carburateurs qui diffèrent de la norme standard définie à l'article 1.4 des règles techniques spécifiques de la Formule 20.000 (à l'exception de leur date de construction) pourront être utilisés en contrepartie d'un poids minimum majoré de 5 kg par rapport à la règle générale.

- Kart (châssis & moteur) d'avant 1992 : poids minimum de 5 kilos inférieur à la règle générale.

Silencieux :

En cas d'utilisation imposée du silencieux « cartouche » (voir article 1.6 des règles techniques spécifiques de la Formule 20.000), le poids minimum « règle générale » est augmenté de 2 kg. Le cas échéant, on applique ensuite les majorations et diminutions classe « +10 » ou équivalence de technologie à ce poids majoré.

1.6 : Bruit

Selon le contexte de chaque circuit, l'agence de promotion et l'organisateur se réservent le droit d'imposer un ou plusieurs systèmes de réduction du bruit (mousse dans le silencieux d'admission, embout « ADAC », dispositif de type cartouche IAME / Elto style X30, KFS, OKJ...). Un système spécifique peut être imposé (exemple : cartouche uniquement). Si l'échappement et ses éventuels silencieux dépassent le cadre du châssis, un élément tubulaire doit être monté sur le pare-chocs arrière à titre de protection.

1.7 : Numéros de course

Quatre numéros obligatoires verticalement à l'arrière des pontons, sur le nassau panel et sur la plaque fixée sur le pare-chocs arrière. Numéros à deux chiffres maximum, de 1 à 99. Numéros sur fond jaune. Sous le numéro de course à l'avant et à l'arrière du kart, une bande adhésive rouge doit être apposée pour la classe « +10 ».

1.8 : Pneumatiques

Pneus slicks : Vega XH4 homologation CIK 2024 ou Vega SL4.

Pneus pluie : libres.

Pneus 6 pouces : autorisés uniquement pour les karts qui pouvaient en être équipés de 1989 à 1994 : Véga HS6 médiums (logo orange) développés pour la coupe de marque TTI Carbone.



Article 2 : Formule Promo

2.1 : Définition de base de la Formule Promo

Kart composé d'un châssis et d'un moteur ayant pu être utilisés en compétition antérieurement à 2005, correspondant à la définition, l'agrément ou l'homologation du GNK, de la FdK, de la FFSA ou du promoteur de l'époque.

Châssis de type économique, carrossé, frein arrière mécanique, freins avant interdits, pneus larges. Barre anti-encastrement obligatoire à partir de 1997.

Moteur 100 cm³ refroidi par air.

Deux sous-catégories :

Formule Promo A : moteurs de 17 à 20 chevaux environ

Formule Promo B : moteurs de 13 à 15,5 chevaux environ

2.2 : Formule Promo A

2.2.1 : Quatre définitions de châssis autorisées

- Châssis Hexagone de 1989 à 1994 et tous les châssis de Formule France, même plus anciens, conformes à leur fiche GNK ;
- Châssis Promo FdK (de 1995 à 2000) ;
- Châssis Minimes/Cadets agréés par la FFSA au 1/1/2000 ;
- Châssis Promo homologation FFSA 2001.

Caractéristiques : Châssis simple berceau de dessin classique, empattement 1040 mm (+/- 10), arbre en acier magnétique plein 25mm de diamètre sur 2 ou 3 paliers ou 30mm sur 2 paliers, disque de frein plein, percé et/ou rainuré mais non ventilé, train avant réglable en chasse et carrossage tel que prévu par le constructeur au moment de la commercialisation du châssis, pièces en magnésium autorisées, plancher en plastique, polyester ou métallique.

2.2.2 : Trois moteurs autorisés

- Komet K55 TT Hexagone / Promo (1978 / 2004) : pièces d'origine à l'exception de l'ensemble piston-segment, nombre de transferts conforme à la fiche d'homologation, diagramme d'échappement maximum 173° et 127° aux transferts, volume de chambre 8,8 cm³ minimum. Epaisseur clapets 0,30mm +/- 0,04mm. Allumage Motoplat, Ducatti ou Selettra d'origine. Carburateur Tillotson HL 304 d'origine brut de fonderie, diamètre maximum du venturi 22,7 mm.
- Minarelli K100L / Challenge (1989 / 2002) : Retrait et apport de matière interdit sur moteur, carburateur et pot. Diagramme d'échappement maximum 175°, joint d'embase libre, volume de chambre de combustion 8,3 cm³ minimum. Epaisseur clapets 0,35mm maximum.

Carburateur Tillotson, diamètre maximum du venturi 22,7mm, pot d'échappement diamètre 90mm.

- Yamaha KT100FP (1996 / 2001) d'origine avec carburateur Walbro, diamètre maximum du venturi 24mm, conforme à la réglementation du Challenge Yamaha Racing Kart Buffo catégorie Power sans embrayage.

2.3 : Formule Promo B

Quatre ensembles autorisés :

2.3.1 : Ensemble type Formule Sport 1991

Châssis Formule Sport Go Kart, tube de 28mm, simple berceau, frein mécanique simple effet, arbre arrière en acier magnétique plein de 25mm, 2 paliers, jantes en aluminium.

Moteur JPX K100 ACE admission par clapets. Carburateur Tillotson d'origine, diamètre maximum du venturi 22,7mm.

2.3.2 : Ensemble type Formule 10.000 1992 à 1997

Châssis Formule Sport Alpha, Sodi ou Go Kart, tube de 28mm, simple berceau, frein mécanique double effet, arbre arrière en acier magnétique plein de 25mm, 2 paliers, jantes en aluminium.

Moteur RKD CB82 décompressé, d'origine, diagramme échappement maximum 163°, volume de chambre 11 cm³ minimum, Carburateur Tillotson HL 304 d'origine brut de fonderie, diamètre maximum du venturi 22,7mm.

2.3.3 : Ensemble type Formule France FdK 1998 à 1999 / Formule FFSA 2000

Châssis Formule Sport Alpha, Sodi ou Go Kart, tube de 28mm, simple berceau, frein mécanique double effet, arbre acier magnétique plein de 25, 2 paliers, jantes en aluminium.

Moteur RKD CB Sport / CB98 décompressé, préparation interdite, diagramme échappement maximum 163°, volume de chambre 10 cm³ minimum, allumage motoplat, PVL ou Ducatti. Carburateur Tillotson HL 304 d'origine brut de fonderie, diamètre maximum du venturi 22,7mm.

2.3.4 Ensemble type Yamaha KT100 Newstar

Châssis Swiss Hutless type Challenge RKB (frein mécanique).

Moteur Yamaha KT100S / SE (1980 à 2000) d'origine sauf possibilité d'adapter un piston à 2 segments d'origine Yamaha, sans embrayage, conforme à la réglementation du Challenge Yamaha Racing Kart Buffo catégorie Club, avec carburateur Walbro WB-3A, diamètre maximum du venturi 24mm.

2.4 : Poids

Règle générale du poids minimum pour le kart et son pilote avec son équipement à tout moment de l'épreuve :

Formule Promo A : poids mini : 145 kg

Formule Promo B : poids mini : 140 kg

Classe « +10 » (unique pour Formule Promo A et B) : poids minimum de 10 kg au-dessus de la règle générale. Le fait d'embarquer un lest, quel qu'il soit, n'est pas autorisé dans cette classe.

Silencieux : en cas d'utilisation imposée du silencieux « cartouche » (voir article 2.5 ci-dessous), le poids minimum « règle générale » est augmenté de 2 kg. On applique ensuite le cas échéant la majoration de la classe « +10 ».

2.5 : Bruit

Selon le contexte de chaque circuit, l'agence de promotion se réserve le droit d'imposer un système de réduction du bruit (mousse dans le silencieux d'admission, embout « ADAC », ou dispositif de type cartouche IAME / Elto style X30, KFS, OKJ...). Un système spécifique peut être imposé (exemple : cartouche uniquement). Si l'échappement et ses éventuels silencieux dépassent le cadre du châssis, un élément tubulaire doit être monté sur le pare-chocs arrière à titre de protection.

2.6 : Numéros de course

Quatre numéros obligatoires, verticalement à l'arrière des pontons, sur le nassau panel et sur la plaque fixée sur le pare-chocs arrière. Numéros sur fond jaune. Lorsque les deux sous-catégories sont représentées, une bande adhésive doit être apposée sous le numéro de course à l'avant et à l'arrière du kart, verte pour la Formule Promo A, bleue pour la Formule Promo B, rouge pour la classe +10. Si la liste des engagés comporte uniquement des Formule Promo A ou uniquement des Formule Promo B, seuls les pilotes de la classe +10 doivent apposer une bande adhésive de couleur rouge.

2.7 : Pneumatiques

Deux types de pneus slicks sont autorisés en Formule Promo en 2026 :

- VEGA KFE logo bleu type Championnat & Coupe de France FFSA d'Endurance (catégorie KFS). Fournisseur exclusif : EvoKart, 7, ZA Les Fossettes, 37360 SAINT ANTOINE DU ROCHER, France / Tél. : 02 47 24 75 63 / contact@evokart-france.com

- VEGA KFH logo orange type Endurance KFS pré-2025.

Pneus pluie interdits.

Pour la saison 2026, un pilote ne pourra pas utiliser plus d'un train de pneus pour deux courses dans lesquelles il serait engagé consécutivement.

Les 4 pneus de course des pilotes engagés à la première course seront pointés, qu'il s'agisse de Vega KFE ou KFS (panachage interdit), neufs ou usagés. Lors de sa deuxième course de la saison, chaque pilote devra présenter au contrôle les mêmes 4 pneus de course.

Au cas où un des quatre pneus pointés lors de la course précédente présenterait un défaut, le pilote aura la possibilité de le remplacer par un autre pneu de même type après examen par la commission technique.

Au cas où un pilote serait dans l'impossibilité de présenter les pneus pointés lors de sa course précédente, il devra prendre le départ des deux manches qualificatives de la dernière position sur la grille. Si plusieurs pilotes se trouvent dans ce cas, ils prendront le départ en fond de grille dans l'ordre décroissant de leur âge respectif.



Article 3 : Formule 100% (ou Formule 100 pour 100)

3.1 : Définition de base de la Formule 100%

Karts carrossés, équipés d'un moteur 100 cm³ refroidi par eau.

3.2 : Châssis

Châssis et carrosserie correspondant aux homologations CIK à partir de l'année 2000. Pas de freins avant ou freins avant inopérants (freins fonctionnels uniquement sur le train arrière).

Pare-chocs arrière chromé (tel qu'utilisé jusqu'en 2006) ou protection des roues arrière (telle qu'introduite à partir de 2006 à l'international et 2007 en France). Barre anti-encastrement obligatoire.

3.3 : Moteur

- Homologations CIK de 1998 (avec kit de refroidissement) à 2004 et leurs évolutions ;
- Modèles 2000 « enregistrés » par la CIK-FIA ;
- IAME TT75 CNC conforme règlement National Cup (2000 à 2004, volume de chambre de combustion 8,6cc, préparation interdite) ;
- Titan (Trophée RKC Eco ou Open version sans embrayage à partir de 1998).

3.4 : Carburateur

Carburateur à membrane, à papillon, marque et modèle libre homologué ou commercialisé à partir de 1998, diamètre maximum du venturi 24mm.

3.5 : Poids

Règle générale du poids minimum du kart et du pilote avec son équipement : 150 kg

En cas d'utilisation imposée du silencieux « cartouche » (voir article 3.7), le poids minimum « règle générale » est augmenté de 2 kg.

3.6 : Bruit

Selon le contexte de chaque circuit, l'agence de promotion se réserve le droit d'imposer un système de réduction du bruit (mousse dans le silencieux d'admission et / ou dispositif de type cartouche IAME / Elto style X30, KFS, OKJ...).

3.7 : Numéros de course

Quatre numéros obligatoires, verticalement à l'arrière des pontons, sur le nassau panel et sur la plaque fixée sur le pare-chocs arrière. Numéros sur fond jaune.

3.8 : Pneumatiques

Pneus slicks : Vega XH4 homologation CIK 2024 (logo Vega vert). Pneus pluie libres.



Article 4 : Formule 125

4.1 : Définition de base de la Formule 125

Kart carrossé à moteur 125 cm³ à boîte de vitesses, refroidi par air ou par eau, ayant pu être utilisés en compétition au cours de la période de référence (de 1988 à 2002 sauf pour certains moteurs en fonction de la technologie utilisée, voir article 4.3 ci-dessous). Freinage sur les quatre roues, double circuit de freinage.

Deux catégories :

- Formule 125 Nationale : moteurs refroidis par air.
- Formule 125 Inter : moteurs refroidis par eau.

4.2 : Châssis

Châssis carrossé aux normes CIK.

Pare-chocs arrière et barre anti-encastrement obligatoires.

Transmission libre.

4.3 : Moteur / boîte

4.3.1 Période de référence

Pour les moteurs, la période de référence varie selon la technologie utilisée :

- De 1988 à fin 2001 en CIK, fin 2003 dans certaines ligues régionales françaises, pour les moteurs à valve rotative ;
- De 1988 jusqu'à leur disparation des règlements fin 2006 pour les moteurs à air ;
- De 1988 jusqu'à fin 1997 pour les moteurs à clapets. Les moteurs correspondant à l'homologation ICC du 1/1/98 et postérieures sont exclus. Ces moteurs représentent en effet la même technologie que les moteurs KZ actuels. Le fait qu'ils soient simplement anciens ne leur confère pas d'intérêt pour une catégorie historique.

Seuls les moteurs ayant été autorisés et utilisés en karting sont autorisés.

Voir en annexe la liste et les caractéristiques des moteurs 125 « série » homologués par le GNK de 1988 à 1994.

4.3.2 Moteurs Nationale 3 (1988 / 1993) > Formule 125 Nationale historique

Moteur monocylindre refroidi par air 125 cm³ à boîte de 3 à 6 vitesses issu du motorcycle : ASPES CRC & Juma, CAGIVA RX 125, FANTIC Cross TX 360, HIRO 1 25 CRMX, HUSQVARNA 125 CR 79 à 83, HONDA CR 125 M3 & CR 125 RZ & CR 125RA, KAWASAKI KX125 A4 & A5 & A6 & A7, KTM 125 RV 80, MAICO 77 AW 125, MINARELLI MAC 80 & MAC 80 L1 & FW190 & FW190B & FW190R, MONTESA 125 VE, ROTAX ou BOMBARDIER ou S.W.M. 127 & 126MR & 126MA & 127S, SACHS 1252 A7 M, SUZUKI RM 125 N 79 &

RM 125 T 80, TAU 125 TVR/A, Tm 125K93 / K2 & 125K3 & 125K4 & K5L, VILLA KL1 & KL2 & K 10, YAMAHA YZD & YZE & YZF & YZG (+ moteur français JCM + moteur CAGIVA 125KS Hexagone 125).

Culasse, cylindre, bielle, vilebrequin et carter d'origine, roulements libres, admission par jupe, jupe et clapets ou clapets, allumage libre. Retrait de matière autorisé. Clapets libres si boîte à clapets d'origine. Pas d'injection. Système mécanique ou électronique modifiant la section de la lumière d'admission ou de l'échappement interdit.

4.3.3 Moteurs Nationale 125 / Régionale 125 (1994 à 06) > Formule 125 Nationale historique

Moteur monocylindre refroidi par air 125 cm³ à boîte issu du motorcycle : CAGIVA RX125, MINARELLI MAC80 & MAC80L1 & FW190 & FW190B & FW190R, ROTAX ou BOMBARDIER 127 & 126MR & 126MA, BOMBARDIER ROTAX 127S, Tm 125K93 / K2 & 125K3 & 125K4 & K5L.

Volume de la chambre de combustion 13,5cm³ mini, Culasse, vilebrequin, cylindre et carter d'origine. Système mécanique ou électronique modifiant la section de la lumière d'admission, de l'échappement ou le régime moteur interdit. Allumage libre sans dispositif d'avance variable externe.

4.3.4 Moteurs 125 Expérimentale, Intercontinentale C CIK / Inter 125 GNK / Formule C CIK (1988 / 01) > Formule 125 Inter historique

Moteur monocylindre 125 cm³ refroidi par eau enregistré ou homologué par la CIK ou homologué GNK.

4.4 : Carburateur

Formule 125 Nationale : carburateur libre, à cuve, venturi 38mm de diamètre maxi, à l'emplacement d'origine.

Formule 125 Inter : carburateur libre, à cuve, à l'emplacement d'origine

4.5 : Bruit

Silencieux de type cartouche obligatoire. Les silencieux actuels des catégories KZ (homologation CIK-FIA n°038-SE-93 2018 et ultérieures) sont vivement recommandés.

4.6 : Poids

- Formule 125 Nationale / moteurs refroidis par air : 170 kg.

- Formule 125 Inter / moteurs refroidis par eau : 175 kg.

4.7 : Numéros de course

Quatre numéros obligatoires, verticalement à l'arrière des pontons, sur le nassau panel et sur la plaque fixée sur le pare-chocs arrière. Numéros sur fond jaune.

4.8 : Pneumatiques

Pneus slicks : Vega XH4 homologation CIK 2024 (logo Vega vert)

Pneus pluie : libres.

Pneus 6 pouces : facultatifs uniquement pour les karts Formule 125 Inter historique qui pouvaient en être équipés de 1989 à 1994 : Véga HS6 médiums (logo orange) développés pour la coupe de marque TTI Carbone.

Contact :

Romane Didier

Initiatrice, curatrice et promotrice agréée par la FFSA du Karting Historique de Compétition.

Adresse postale : 10 rue Paul Louis Courier 37230 LUYNES (France)

+33 (0)2.47.55.67.79 / +33 (0)6.10.65.30.16 / futurercing@yahoo.fr

Page facebook : @Formule20000

Annexes

- MOTEURS 125 refroidis par air GNK 1988 à 1994.
- Annexe 3 FFSA POSITION DES CARROSSERIES LATERALES
- Annexe 10 FFSA TRANSPONDEURS

Liste des moteurs 125 cm³ à boîte de série à refroidissement à air « Nationale 3 » 1988

MARQUE	TYPE	ALESAGE X COURSE	ADMISSION	PUISSANCE - REGIME (CONSTRUCTEUR)	CARBURATEUR	ALLUMAGE	NOMBRE VITESSES
ASPES	CRC Juma	54 X 54	Piston	24 CV à 10 800 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	5
		54 X 53,8	Piston	24 CV à 10 400 t/mn	34 mm Dell'O.	Dansi	6
CAGIVA	RX 125	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Motoplat	6
FANTIC	Cross TX 360	55,2 X 52	Piston	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Electron	6
HIRO	125 CRMX	54 X 54	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	32 mm Dell'O. ou Mikuni	Motoplat Kokuban	6
HUSQVARNA 79 à 83	125 CR	55 X 52	Clapets	24 CV à 10 000 t/mn	32 mm bing	Motoplat	6
HONDA ELSINORE 79 80	CR 125 M3	56 X 50	Piston	24 CV à 10 500 t/mn	30 mm keihin	Electron	6
	CR 125 RZ	56 X 50,7	Clapets	25 CV à 10 000 t/mn	32 mm keihin	CDI	6
	CR 125 RA	56 X 50,7	Clapets	26 CV à 10 000 t/mn	34 mm keihin	CDI	6
KAWASAKI	KX 125 A4, A5, A6 KX 125 A 7	56 X 50,6	Clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	CDI	6
		56 X 50,6	Clapets	28 CV à 11 500 t/mn	34 mm mikuni	CDI	6
K.T.M. 80	125 RV	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 9 800 t/mn	34 mm bing	Motoplat	6
MAICO 77	AW 125	54 X 54	valve rot.	27 CV à 9 200 t/mn	34 mm lectron	Electron	6
MINARELLI	MAC 80	54 X 53,8	Piston	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
MINARELLI	MAC 80 L1	54 X 53,8	Clapets	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
MONTESA	125 VE	54 X 54	Piston	24 CV à 10 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	6
ROTAX ou BOMBARDIER ou S.W.M.	127	54 X 54,5	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	34 mm mikuni	Motoplat	6
	126 MR	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
	126 FA	54 X 54,5	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
SACHS	1252 A7 M	54 X 54	Piston + clapets	28 CV à 11 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	7
SUZUKI 79 80	RM 125 N	54 X 54	Piston + clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	PEI	6
	RM 125 T	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	PEI	6
TAU 80	125 TVR/A	55 X 52	Piston	26 CV à 10 750 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
TM	125 K 93 et K 2	55,2 x 52	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	125 K 3	54 X 54,45	Clapets	31 CV à 10 500 t/mm	36 mm Dell'O	Motoplat	6
	125 K 4	53,5 X 55,4	Clapets	31 CV à 10 500 t/mm	36 mm Dell'O	Motoplat	6
VILLA	KL1, KL2	54 X 54	Clapets	28 CV à 9 000 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	6
	K 10	56 X 50	Piston + clapets	31 CV à 12 800 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
YAMAHA 77 78 79 80	YZ D	56 X 50	Clapets	25 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	CDI	6
	YZ E	56 X 50	Clapets	26 CV à 11 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6
	YZ F	56 X 50	Clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6
	YZ G	56 X 50	Clapets	27 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6

Aucun moteur ne sera homologué en cours de saison
Les TM 125 K3 et K4 devront être approuvés par la C.T.N. début 1988

Liste des moteurs 125 cm³ à boîte de série à refroidissement à air « Nationale 3 » 1989

MARQUE	TYPE	ALESAGE X COURSE	ADMISSION	PUISSANCE - REGIME (CONSTRUCTEUR)	CARBURATEUR	ALLUMAGE	NOMBRE VITESSES
ASPES	CRC Juma	54 X 54	Piston	24 CV à 10 800 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	5
		54 X 53,8	Piston	24 CV à 10 400 t/mn	34 mm Dell'O.	Dansi	6
CAGIVA	RX 125	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Motoplat	6
FANTIC	Cross TX 360	55,2 X 52	Piston	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Electron	6
HIRO	125 CRMX	54 X 54	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	32 mm Dell'O. ou Mikuni	Motoplat Kokuban	6
HUSQVARNA 79 à 83	125 CR	55 X 52	Clapets	24 CV à 10 000 t/mn	32 mm bing	Motoplat	6
HONDA ELSINORE 79 80	CR 125 M3	56 X 50	Piston	24 CV à 10 500 t/mn	30 mm keihin	Electron	6
	CR 125 RZ	56 X 50,7	Clapets	25 CV à 10 000 t/mn	32 mm keihin	CDI	6
	CR 125 RA	56 X 50,7	Clapets	26 CV à 10 000 t/mn	34 mm keihin	CDI	6
KAWASAKI	KX 125 A4, A5, A6 KX 125 A 7	56 X 50,6	Clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	CDI	6
		56 X 50,6	Clapets	28 CV à 11 500 t/mn	34 mm mikuni	CDI	6
K.T.M. 80	125 RV	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 9 800 t/mn	34 mm bing	Motoplat	6
MAICO 77	AW 125	54 X 54	valve rot.	27 CV à 9 200 t/mn	34 mm lectron	Electron	6
MINARELLI MINARELLI	MAC 80	54 X 53,8	Piston	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
	MAC 80 L1	54 X 53,8	Clapets	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
MONTESA	125 VE	54 X 54	Piston	24 CV à 10 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	6
ROTAX ou BOMBARDIER ou S.W.M.	127	54 X 54,5	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	34 mm mikuni	Motoplat	6
	126 MR	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
	126 FA	54 X 54,5	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
SACHS	1252 A7 M	54 X 54	Piston + clapets	28 CV à 11 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	7
SUZUKI 79 80	RM 125 N	54 X 54	Piston + clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	PEI	6
	RM 125 T	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	PEI	6
TAU 80	125 TVR/A	55 X 52	Piston	26 CV à 10 750 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
TM	125 K 93, K 2 et K 5	55,2 x 52	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	125 K 3	54 X 54,45	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	125 K 4	53,5 X 55,4	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	125 K 5	53,5 X 55,4	Piston	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
VILLA	KL1, KL2	54 X 54	Clapets	28 CV à 9 000 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	6
	K 10	56 X 50	Piston + clapets	31 CV à 12 800 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
YAMAHA 77 78 79 80	YZ D	56 X 50	Clapets	25 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	CDI	6
	YZ E	56 X 50	Clapets	26 CV à 11 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6
	YZ F	56 X 50	Clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6
	YZ G	56 X 50	Clapets	27 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6

Aucun moteur ne sera homologué en cours de saison

Liste des moteurs 125 cm³ à boîte de vitesses, monocylindre de série issu du motocycle et commercialisé, refroidissement à air utilisé en « Nationale 3 » en 1990

MARQUE	TYPE	ALESAGE X COURSE	ADMISSION	PUISSANCE - REGIME (CONSTRUCTEUR)	CARBURATEUR	ALLUMAGE	NOMBRE VITESSES
ASPES	CRC Juma	54 X 54	Piston	24 CV à 10 800 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	5
		54 X 53,8	Piston	24 CV à 10 400 t/mn	34 mm Dell'O.	Dansi	6
CAGIVA	RX 125	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Motoplat	6
FANTIC	Cross TX 360	55,2 X 52	Piston	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Electron	6
HIRO	125 CRMX	54 X 54	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	32 mm Dell'O. ou Mikuni	Motoplat Kokuban	6
HUSQVARNA 79 à 83	125 CR	55 X 52	Clapets	24 CV à 10 000 t/mn	32 mm bing	Motoplat	6
HONDA ELSINORE 80	CR 125 M3 CR 125 RA et RZ	56 X 50	Piston	24 CV à 10 500 t/mn	30 mm keihin	Electron	6
		56 X 50,7	Clapets	26 CV à 10 000 t/mn	34 mm keihin	CDI	6
KAWASAKI	KX 125 A4, A5, A6 KX 125 A 7	56 X 50,6	Clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	CDI	6
		56 X 50,6	Clapets	28 CV à 11 500 t/mn	34 mm mikuni	CDI	6
K.T.M. 80	125 RV	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 9 800 t/mn	34 mm bing	Motoplat	6
MAICO 77	AW 125	54 X 54	valve rot.	27 CV à 9 200 t/mn	34 mm lectron	Electron	6
MINARELLI MINARELLI MINARELLI MINARELLI	MAC 80 MAC 80 L1 FW 190 B FW 190 R	54 X 53,8	Piston	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
		54 X 5 3,8	Clapets	28 CV à 10 000		CDI	
		54 X 53,8	Jupe de piston	30 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
		54 X 53,8	Clapets	30 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
MONTESA	125 VE	54 X 54	Piston	24 CV à 10 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	6
ROTAX ou BOMBARDIER	127 126 MR 126 FA	54 X 54,5	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	37 mm mikuni	Motoplat	6
		54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
		54 X 54,5	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
SACHS	1252 A7 M	54 X 54	Piston + clapets	28 CV à 11 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	7
SUZUKI	RM 125 N, T	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	PEI	6
TAU 80	125 TVR/A	55 X 52	Piston	26 CV à 10 750 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
TM	125 K 93, K 2 125 K 3 125 K 4	55,2 x 52	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
		54 X 54,45	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
		53,5 X 55,4	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
VILLA	KL1, KL2 K 10	54 X 54	Clapets	28 CV à 9 000 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	6
		56 X 50	Piston + clapets	31 CV à 12 800 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
YAMAHA	YZ E, F, et G.	56 X 50	Clapets	27 CV à 11 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6

Aucun moteur ne sera homologué en cours de saison

Liste des moteurs 125 cm³ à boîte de vitesses, monocylindre de série issu du motocycle et commercialisé, refroidissement à air utilisé en « Nationale 3 » en 1991

MARQUE	TYPE	ALESAGE X COURSE	ADMISSION	PUISSANCE - REGIME (CONSTRUCTEUR)	CARBURATEUR	ALLUMAGE	NOMBRE VITESSES
ASPES	CRC Juma	54 X 54	Piston	24 CV à 10 800 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	5
		54 X 53,8	Piston	24 CV à 10 400 t/mn	34 mm Dell'O.	Dansi	6
CAGIVA	RX 125	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Motoplat	6
FANTIC	Cross TX 360	55,2 X 52	Piston	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Electron	6
HIRO	125 CRMX	54 X 54	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	32 mm Dell'O. ou Mikuni	Motoplat Kokuban	6
HUSQVARNA 79 à 83	125 CR	55 X 52	Clapets	24 CV à 10 000 t/mn	32 mm bing	Motoplat	6
HONDA ELSINORE 80	CR 125 M3 CR 125 RA et RZ	56 X 50	Piston	24 CV à 10 500 t/mn	30 mm keihin	Electron	6
		56 X 50,7	Clapets	26 CV à 10 000 t/mn	34 mm keihin	CDI	6
KAWASAKI	KX 125 A4, A5, A6 KX 125 A 7	56 X 50,6	Clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	CDI	6
		56 X 50,6	Clapets	28 CV à 11 500 t/mn	34 mm mikuni	CDI	6
K.T.M. 80	125 RV	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 9 800 t/mn	34 mm bing	Motoplat	6
MAICO 77	AW 125	54 X 54	valve rot.	27 CV à 9 200 t/mn	34 mm lectron	Electron	6
MINARELLI	MAC 80	54 X 53,8	Piston	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
MINARELLI	MAC 80 L1	54 X 53,8	Clapets	28 CV à 10 000		CDI	
MINARELLI	FW 190 B	54 X 53,8	Jupe de piston	30 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
MINARELLI	FW 190 R	54 X 53,8	Clapets	30 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
MONTESA	125 VE	54 X 54	Piston	24 CV à 10 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	6
ROTAX ou BOMBARDIER	127	54 X 54,5	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	37 mm mikuni	Motoplat	6
	126 MR	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
	126 FA	54 X 54,5	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
SACHS	1252 A7 M	54 X 54	Piston + clapets	28 CV à 11 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	7
SUZUKI	RM 125 N, T	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	PEI	6
TAU 80	125 TVR/A	55 X 52	Piston	26 CV à 10 750 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
TM	125 K 93, K 2 125 K 3 125 K 4	55,2 x 52	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
		54 X 54,45	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
		53,5 X 55,4	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
VILLA	KL1, KL2 K 10	54 X 54	Clapets	28 CV à 9 000 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	6
		56 X 50	Piston + clapets	31 CV à 12 800 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
YAMAHA	YZ E, F, et G.	56 X 50	Clapets	27 CV à 11 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6

Aucun moteur ne sera homologué en cours de saison

**Liste des moteurs 125 cm³ à boîte de vitesses, monocylindre de série,
refroidissement à air, utilisé en « Nationale 3 » en 1992 - 1993 - 1994**

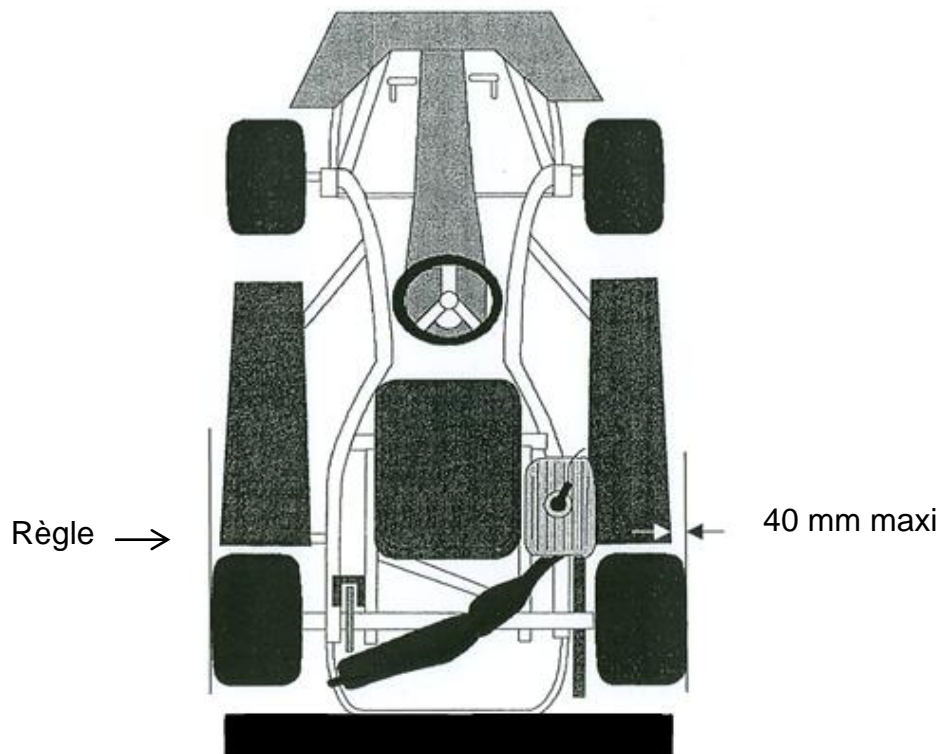
MARQUE	TYPE	ALESAGE X COURSE	ADMISSION	PUISSANCE - REGIME (CONSTRUCTEUR)	CARBURATEUR Ø 38 MN MAXI	ALLUMAGE	NOMBRE VITESSES
CAGIVA	RX 125	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Monoplat	6
MINARELLI	MAC 80	54 X 53,8	Piston	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
MINARELLI	MAC 80 L 1	54 X 53,8	Clapets	28 CV à 10 000 t/mn		CDI	6
MINARELLI	FW 190 B	54 X 53,8	Jupe de piston	30 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
MINARELLI	FW 190 R	54 X 53,8	Clapets	30 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
MINARELLI	FW 190	54 X 54,4	Piston + clapets	37 CV à 11 000 t/mn	38 mm max Dell'O. ou Mikuni	Motoplat	6
ROTAX	127	54 X 54,5	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	37 mm Mikuni	Motoplat	6
ou BOMBARDIER	126 MR	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
	126 FA	54 X 54,5	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
BOMBARDIER ROTAX	127 S	54 X 54,5	Piston + clapets	37 CV à 11 000 t/mn	38 mm Dell'O. ou Mikuni	Motoplat	6
TM	125 K 93, K2	55,2 X 52	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	125 K 3	54 X 54,45	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	125 K 4	53,5 X 55,4	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	K 5 L	54 X 54,40	Clapets	38 CV à 11 500 t/mn	38 mm max Dell'O. ou Mikuni	Motoplat	6

Aucun moteur ne sera homologué en cours de saison

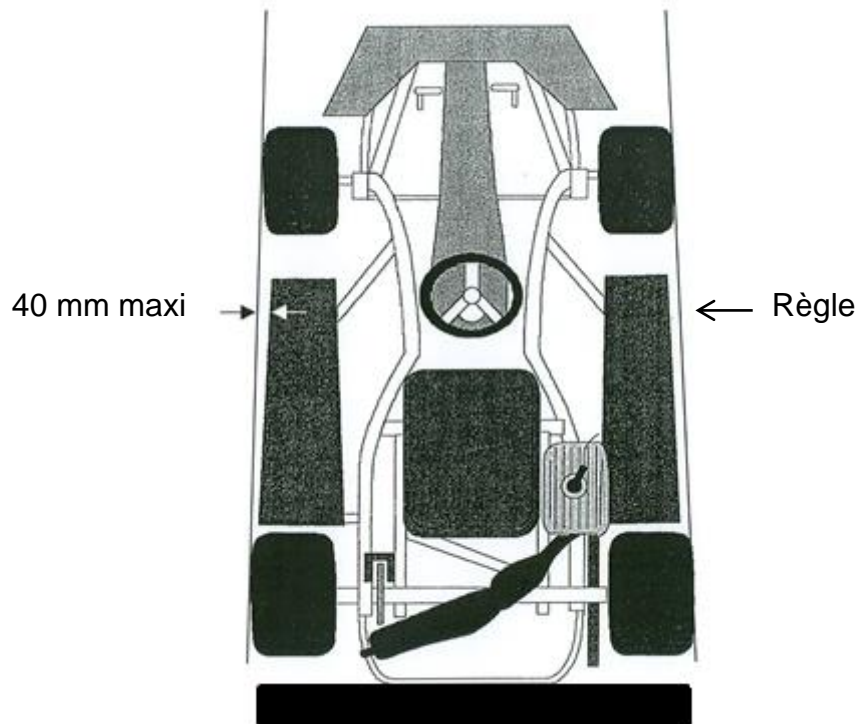
ANNEXE 3

POSITION DES CARROSSERIES LATÉRALES

Course par « temps de pluie »



Course par « temps sec »



ANNEXE 10

INSTALLATION DU TRANSPONDEUR

La position du transpondeur doit être le plus proche possible de la verticale.
Aucun élément métallique ou carbone ne doit se trouver entre le transpondeur et la piste.
La hauteur mesurée en haut du transpondeur doit être au maximum de 20 cm.
La position peut être plus basse.
L'emplacement sur le kart sera sur l'arrière du siège baquet.
Il devra être placé en dessous des masses de plomb, en dehors de l'aplomb vertical de l'arbre de transmission et côté opposé au moteur.

