

# **KARTING VINTAGE FESTIVAL**

## **Chapitre 1 : Définitions et classifications**

### **Art.1.1 - Organisation**

Le Karting Club Sambréa organise sous l'égide du RACB Sport, une épreuve de type karting historique appelée « Karting Vintage Festival ».

Le Karting Club Sambréa a délégué la coordination de l'épreuve à la structure KP Event.

### **Art.1.2 : Informations spécifiques**

Club Organisateur :

Karting Club Sambréa  
Rue de la Montagne, 31  
5650 Walcourt  
Tel : +32(0)71.61.11.35 – GSM : +32(0)473.37.97.34  
Fax : +32(0)71.61.11.35  
Mail : [patriciaduchateau@outlook.be](mailto:patriciaduchateau@outlook.be)

Bureau de l'organisation :

KP Event  
Website : [www.kpevent.net](http://www.kpevent.net)  
Mail : [info@kpevent.net](mailto:info@kpevent.net)

### **Art.1.3 Catégories**

Les catégories reprises sont : Formule 20.000, Formule Sport et Vintage

### **Art.1.4 Accessibilité**

Les pilotes devront être titulaires d'une licence de niveau minimale karting nationale en cours de validité. Les pilotes étrangers devront présenter en plus de leur licence l'autorisation de participer à une épreuve à l'étranger délivrée par leur ASN affiliée à la FIA.

### **Art.1.5. Utilisation des réseaux sociaux et des forums, droit à l'image et RGPD.**

Tout concurrent peut ne pas être d'accord avec les décisions prises par les officiels de la Fédération ou par les organisateurs. Il a toujours le loisir d'utiliser, dans ce cas, les droits de recours mis à sa disposition par les règlements en vigueur.

Toute déclaration ou publication engagera directement son auteur. Elle ne peut présenter aucun caractère injurieux et diffamatoire.

Par ailleurs, il est également rappelé que tout concurrent est responsable de ses accompagnateurs et de son entourage, en ce compris son ou ses mécanicien(s), préparateur(s) ou toutes personnes liées à celui-ci.

Les données des pilotes sont collectées dans l'optique de réaliser des statistiques pour le développement du kart historique en Belgique, pour l'animation des meetings et la rédaction d'articles et communiqués de presse. De même, chaque pilote pourra être filmé ou pris en photo durant le meeting. Ces photos ou vidéos pourront être utilisées pour diverses actions de communication. Les données personnelles de contact seront utilisées par KP Event pour confirmer votre engagement ou vous envoyer des photos, des informations sur l'organisation des meetings. Les données sont utilisées conformément au Règlement Général sur la Protection des Données. Ces données seront sécurisées et resteront confidentielles. Elles ne seront pas partagées avec aucune société. Les pilotes disposent d'un droit général d'accès aux données le concernant et le cas échéant, d'en demander la rectification et la suppression en adressant un email à : [info@kpevent.net](mailto:info@kpevent.net).

#### **Art.1.6 Texte**

Le texte final du présent Règlement Sportif sera la version française à laquelle il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Dans ce document, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.

## **Chapitre 2 : Prescriptions Générales et Particulières**

### **Art. 2.1. Prescriptions Générales**

Le Karting Vintage Festival est organisé conformément au Règlement Sportif et au Règlement Technique du RACB Sport ainsi que des Règlements Particuliers de l'épreuve concernée.

Tout ce qui n'est pas autorisé dans les Règlements, Prescriptions Générales ou dans un de leurs additifs est interdit.

### **Art. 2.2. Prescriptions Particulières**

#### *Art. 2.2.1*

Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, RACB Sport, organisateurs, promoteurs, exploitants de circuit, officiels, participants, chefs de team, pilotes et leurs commis) s'engagent à veiller à tout moment à appliquer scrupuleusement les règlements du Karting Vintage Festival. Toute modification aux Règlements sera communiquée sous forme d'additifs.

#### *Art. 2.2.2 Circuits*

L'épreuve de Karting Vintage Festival sera organisée sur un circuit permanent homologué par le RACB Sport et/ou la FIA-CIK.

### **Art. 2.3. Concurrents, Pilotes**

Tous les concurrents doivent s'assurer que leurs karts respectent les conditions de conformité au Règlement Technique et répondent aux conditions de sécurité pendant toute la durée de la manifestation (le début de la manifestation commence avec les vérifications administratives). Toutes les personnes concernées de quelque façon que ce soit par un kart engagé ou se trouvant pour toute autre raison dans la zone de Paddock, le Parc d'Assistance ou sur le circuit doivent respecter les Règlements en vigueur. Chaque pilote participant a l'obligation, et ceci ensemble et solidairement avec son concurrent, d'observer la totalité des Prescriptions du Code Sportif du RACB Sport et du présent Règlement à tout moment de la manifestation.

### **Art. 2.4. Timing, Nombre de Concurrents, Enregistrement du Matériel, Vérifications**

#### *Art. 2.4.1. Timing, Nombre de Concurrents*

Les Vérifications Administratives et l'enregistrement du Matériel auront lieu en début de manifestation suivant le timing de l'épreuve (normalement le dimanche matin et/ou le samedi soir). Chaque Manifestation se déroulera en respectant une chronologie identique : les essais libres, la Manche 1, la Manche 2 et la Finale.

Le nombre maximum d'inscrits est limité à 34 par catégorie.

Si plus de 34 concurrents sont inscrits dans une catégorie, des séries chronométrées seront organisées.

#### *Art. 2.4.2. Vérifications Administratives*

Pendant l'enregistrement du matériel et les Vérifications Administratives qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le Règlement Particulier de la Manifestation, les Pilotes et les Concurrents devront se tenir à la disposition des Officiels en possession des documents et des informations demandés.

Les Pilotes et les Concurrents qui n'auront pas respecté l'horaire des vérifications ne seront pas autorisés à participer à la manifestation.

Si un concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne, il doit désigner son représentant par procuration écrite (voir Art. 11.2.3) et la faire remettre aux officiels lors des Vérifications Administratives.

Lors des Vérifications Administratives, les licences concurrent et conducteur valides sont à présenter.

#### *Art. 2.4.3. Vérifications Techniques*

Les contrôles et vérifications techniques seront effectués par des officiels (Commissaires Techniques et Contrôleurs Techniques) dûment désignés dans le Règlement Particulier.

Les Commissaires Techniques peuvent à tout moment de la manifestation :

- vérifier la conformité du kart et de l'équipement du pilote ;
- exiger qu'un kart soit démonté par le concurrent ou le préparateur pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité soient pleinement respectées ;
- demander à un concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaire.

Tout kart qui, après avoir été enregistré par les Commissaires Techniques, est démonté, modifié et/ou réparé de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité, ou qui est impliqué dans un accident avec des conséquences similaires, doit être présenté de nouveau aux Commissaires Techniques pour approbation. En plus, le Directeur de Course peut demander que tout kart impliqué dans un accident soit arrêté et contrôlé par les Commissaires Techniques.

A l'issue des manches et de la Finale, avant de regagner le parc fermé et sous peine de disqualification, le pilote doit se tenir à la disposition des Commissaires/Contrôleurs Techniques, notamment pour le pesage de son kart.

La présentation d'un kart à l'enregistrement du matériel sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

#### *Art. 2.4.4. Fiche enregistrement du matériel*

Chaque concurrent/pilote recevra lors des Contrôles Administratifs une fiche « enregistrement du matériel ». Tous les détails relatifs au matériel doivent être inscrits sur cette fiche avant que ce dernier ne soit présenté à l'enregistrement du matériel. Une fiche incomplète sera refusée par les Commissaires Techniques. Le numéro de course devra être en place sur le kart à l'enregistrement du matériel.

#### *Art. 2.4.5. Assistance Technique*

Lors des Manches ou de la Finale, toute réparation au kart est interdite en dehors de la zone de réparations. Le pilote ne pourra recevoir une assistance que dans cette zone de réparations, indiquée dans le Règlement Particulier ou déterminée lors du Briefing. En dehors de la zone des réparations, aucune aide extérieure quelle qu'elle soit n'est autorisée. Il est en outre explicitement interdit d'embarquer à bord du kart tout outillage et/ou toutes pièces de rechange.

#### **Art. 2.5. Accès à la Piste**

Seuls les Officiels prévus dans le Règlement Particulier de la manifestation auront le droit d'accéder à la piste ainsi que les personnes agréées par l'Organisateur.

Les représentants de la Presse ne pourront accéder à la piste que s'ils en ont fait la demande expresse auprès de l'Organisateur et qu'ils en ont obtenu l'autorisation. Ils devront en outre respecter les consignes de sécurité dictées par les Officiels et/ou l'Organisateur.

## **Art. 2.6. Sécurité Générale**

### *Art. 2.6.1.*

Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur kart dans la direction opposée à celle de la course. Pendant les essais libres, les manches et la Finale, un kart qui s'arrête a le droit d'essayer de redémarrer uniquement s'il se place hors trajectoire et qu'il ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres pilotes. Si le kart ne démarre pas immédiatement, il doit être dégagé de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres pilotes. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager le kart d'une position dangereuse en le conduisant, il est du devoir des Commissaires de Piste les plus proches de lui prêter assistance. Toutefois, si le kart démarre grâce à une telle assistance, le pilote sera exclu du classement de la session concernée (essais libres, Manches et Finale). Sauf raison médicale ou de sécurité, le pilote doit obligatoirement rester à proximité de son kart jusqu'à la fin de la session concernée. Le pilote ne pourra en aucun cas revenir au Parc d'Assistance chercher des outils pour la réparation du kart.

### *Art. 2.6.2.*

Un pilote qui enlève lors d'une session son casque est considéré comme pilote ayant abandonné et ne pourra donc plus repartir. Quand la piste a été fermée par le Directeur de Course, pendant et après la session, et après l'arrivée jusqu'à ce que tous les karts concernés, mobiles ou non, soient arrivés au Parc Fermé, personne n'est autorisé à accéder à la piste excepté les Commissaires Sportifs et les Commissaires de Piste dans l'exécution de leur mission et le pilote lorsqu'il conduit.

### *Art. 2.6.3.*

Aucun pilote ne pourra, pendant la session, quitter la Zone de Réparation sans avoir obtenu l'approbation du (des) Commissaire(s) Technique(s) concerné(s). Tout pilote qui a l'intention de quitter la piste et/ou de rentrer au Parc d'Assistance et/ou de s'arrêter en Zone de Réparations en manifestera clairement l'intention en temps utile en levant le bras aux autres concurrents et s'assurera qu'il peut faire le manœuvre sans aucun danger.

### *Art. 2.6.4.*

En cours d'épreuve et sur ordre du Directeur de Course, le pilote qui se trouvera en infraction vis-à-vis du Règlement Technique, sauf dans le dernier tour, devra s'arrêter en Zone de Réparation et remédier à cette non-conformité avant de reprendre la piste. Lorsque les pilotes participent aux Essais Libres, aux Manches 1 et 2 ou à la Finale, ils doivent en toutes circonstances porter leur équipement complet défini par le Règlement Technique. En cas de non-conformité, le pilote concerné se verra refuser le départ de la session par le Directeur de Course.

Les accrochages résultant d'une manœuvre volontaire et intentionnelle de changement de direction ou de la ligne idéale de conduite, les freinages intempestifs ou injustifiés entraîneront la disqualification de la course. Le pilote ayant une conduite dangereuse et le fait de commettre des fautes graves ou de faire preuve d'un manque de maîtrise de son véhicule peuvent entraîner la disqualification de la course/de la manifestation sur décision des Commissaires Sportifs.

*Art. 2.6.5.*

Il est interdit de circuler dans le Paddock avec des motos, scooters ou autres engins motorisés (propulsion thermique, électrique ou autre).

*Art. 2.6.6.*

En cas de course par temps de pluie (condition signalée par panneau par le Directeur de Course), le choix des pneus est laissé à l'appréciation du pilote. Le Directeur de Course se réserve le droit de recourir au drapeau noir s'il juge un pilote, à cause de son choix de pneus, trop lent et/ou dangereux pour les autres pilotes. De fait, l'utilisation des pneus « slicks » est obligatoire dans tous les autres cas de figure.

**Art. 2.7. Examen Médical**

Le Directeur de Course et/ou Responsable Médecin en Chef pourra exiger à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment de manifestation ou à des tests de dépistage de drogue, d'alcool ou de dopage (voir Appendix B de l'Annuaire du Sport Karting 2021).

**Art. 2.8. Drapeaux et Signification**

Feux lumineux ou, en cas de force majeure, le drapeau national : signifient le départ d'une course. La procédure de départ d'une course sera expliquée lors du briefing.

Drapeau rouge : doit être agité sur la ligne de départ quand il aura été décidé d'arrêter une session. Simultanément, à chaque poste de surveillance autour du circuit sera également agité un drapeau rouge. Le drapeau rouge peut être utilisé par le Directeur de Course ou son adjoint pour indiquer la fermeture de la piste. Les pilotes réduiront immédiatement leur vitesse et rentreront lentement au Parc Fermé Arrivée. Tout dépassement est interdit. Lors des tours de formations, en cas de drapeau rouge, les pilotes s'arrêteront sous les feux de départ.

Drapeau à damiers noir et blanc : doit être agité et signifie la fin d'une session.

Drapeau noir + numéro du pilote : doit être utilisé pour informer le pilote concerné qu'il doit s'arrêter au Parc Fermé Arrivée, la prochaine fois qu'il s'approchera de l'entrée de ce Parc Fermé. Si pour un motif quelconque le pilote ne respecte pas cette instruction, ce drapeau ne doit pas être présenté plus de trois tours consécutifs, après quoi une sanction pourra être imposée.

Drapeau noir à disque orange (disque de 40cm de diamètre environ) + numéro du pilote : doit être utilisé pour informer le pilote concerné que son kart a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même et/ou pour les autres pilotes et qu'il doit s'arrêter dans la Zone de Réparation au passage suivant. Le kart peut regagner la course lorsque les problèmes mécaniques ont été résolus.

Drapeau noir et blanc divisé suivant la diagonale + numéro du pilote : ne doit être présenté au pilote qu'une seule fois. Il constitue un avertissement indiquant au pilote concerné qu'il a été signalé pour une conduite non-sportive et qu'il risque d'être exclu.

Drapeau jaune : c'est un signal de danger et il peut être présenté aux pilotes de deux façons :

Un seul drapeau agité : réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste.

Deux drapeaux agités par la même personne : réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou de vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste.

Normalement, les drapeaux jaunes ne devraient être montrés qu'au poste des Commissaires de Piste se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux/l'incident. Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident/l'obstacle.

Drapeau jaune à bandes rouges : ce drapeau est fixe et informe les pilotes d'une détérioration de l'adhérence (risque de dérapage par exemple huile, flaques d'eau, etc.) dans la zone après le drapeau. Ce drapeau devra être montré pendant au moins quatre tours consécutifs, sauf si l'adhérence s'est normalisée entretemps. Les Commissaires de Piste au poste après cette zone d'adhérence détériorée ne sont pas obligés de montrer le drapeau vert.

Drapeau bleu : est présenté aux pilotes qui sont en train d'être doublés ou qui risquent d'être doublés.

Drapeau blanc : indique la présence sur la piste d'un véhicule très lent dans le secteur concerné du circuit.

Drapeau vert : doit être utilisé pour indiquer que la piste est dégagée et doit être agité au poste de Commissaires de Piste immédiatement après l'incident ayant nécessité l'utilisation d'un ou plusieurs drapeaux jaunes. Le drapeau vert pourra également indiquer le départ du tour de chauffe ou le début d'une séance d'essais (si le Directeur de Course le juge nécessaire). Pour les essais qualificatifs, le drapeau vert doit être agité simultanément sur la ligne de départ et au début de la pré-grille. Il indiquera aux pilotes que la séance a débutée et que le chrono a été enclenché.

Signaux par drapeaux qui doivent être utilisés par le Directeur de Course ou son adjoint sur la ligne de départ : a, b, c, d, e, f, g, h, i, j et k.

Signaux par drapeaux qui doivent également être utilisés aux postes des Commissaires de Piste : b, g, h, i, j et k.

## **Art. 2.9. Briefing**

### *Art. 2.9.1. Définition*

Le briefing est une réunion organisée par le Directeur de Course/Starter pour tous les pilotes et concurrents qui participent à manifestation.

### *Art. 2.9.2. Objet*

Rappeler aux pilotes et aux concurrents les points spécifiques du Règlement Particulier et aux points qui concernent l'Organisation de la manifestation ;

Rappeler aux pilotes et aux concurrents les notions de sécurités, soit générales, soit spécifiques au circuit utilisé ;

Apporter aux pilotes et aux concurrents toute précision concernant l'interprétation de certains points du Règlement.

#### *Art. 2.9.3. Présence*

La présence de tous les pilotes et concurrents est obligatoire, lors de chaque Manifestation, pendant toute la durée du briefing sous peine d'amende ou même de disqualification de la manifestation.

#### *Art. 2.9.4. Heure et Lieu*

L'heure du début et l'endroit du briefing sont mentionnés dans le Règlement Particulier de la manifestation. Des réunions supplémentaires peuvent être organisées si cela est jugé nécessaire par le Directeur de Course ou le Collège des Commissaires Sportifs.

## **Chapitre 3 : Licences**

### **Art. 3.1. Licence Pilote**

Les licences sont valables pour l'année civile en cours et viennent à expiration le 31 décembre de chaque année.

Le pilote/concurrent est à tout moment responsable des agissements de son entourage (parents, mécaniciens, amis, invités, etc.). Ils peuvent se voir infliger des sanctions des personnes de leur entourage.

Les candidats devront être titulaires de licences en cours de validité et des autorisations (visas) nécessaires délivrées par leur ASN affiliée à la CIK-FIA. Une confirmation que le candidat a lu et compris en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation à l'épreuve, le Code, les Prescriptions Générales, les Prescriptions Spécifiques, les Annexes, le Règlement Sportif et Technique, et s'engage à les observer ; les noms, coordonnées et détails du pilote.

Karting Vintage Festival est ouvert aux pilotes possédant une licence nationale ou internationale émise par une ASN affiliée à la FIA.

Les pilotes devront être âgés de 18 ans dans l'année.

Un même pilote ne peut participer que dans une seule catégorie.

## **Chapitre 4 : Déroulement de l'épreuve**

### **Art. 4.1 Généralités**

Karting Vintage Festival est ouvert aux catégories Formule 20.000, Formule Sport et Vintage.

### **Art. 4.2 Droit d'inscription**

Le participant désirant s'inscrire au Karting Vintage Festival devra remplir le bulletin d'engagement officiel correctement, complètement et lisiblement.

Le bulletin d'engagement est disponible sur le site [www.kpevent.net](http://www.kpevent.net).

Aucun autre bulletin d'engagement ne sera accepté. Cette demande d'inscription doit être renvoyée au plus tard une semaine précédant l'épreuve à l'Organisateur (les données de contact sont indiquées sur le bulletin d'engagement). La demande d'inscription doit être accompagnée du paiement au compte repris sur le bulletin d'engagement. Pour les versements effectués via des banques étrangères, les frais devront être pris en charge par le concurrent. Seuls les extraits du compte repris sur le bulletin d'engagement font office de preuve de paiement.

Le droit d'inscription pour le Karting Vintage Festival s'élève à : 125 € par pilote.

Lors du Contrôle Administratif une caution de propreté de 25€ en liquide sera demandée à chaque pilote. Cette caution pourra être récupérée après la manifestation, après contrôle de la propreté de l'emplacement dans le paddock.

Remboursement : En cas de non-participation, aucun remboursement ni partiel ni total du droit d'engagement ne sera autorisé.

## **Chapitre 5 : Déroulement de l'Epreuve**

### **Art. 5.1 Généralités**

#### *Art. 5.1.2 Formule 20.000 et Formule Sport*

L'épreuve se composera au moins d'essais libres, de manches 1 et 2, d'une Finale.

Essais libres : l'horaire de l'épreuve devra prévoir des essais libres pour chaque catégorie. Ils seront réservés aux pilotes ayant satisfait aux vérifications sportives et techniques.

Manche 1 : au moins ou égal 15 km

Manche 2 : au moins ou égal à 15 km

Finale : au moins ou égal à 20 km

#### *Art. 5.1.3 Formule Vintage*

Essais libres : l'horaire de l'épreuve devra prévoir des essais libres. Ils seront réservés aux pilotes ayant satisfait aux vérifications sportives et techniques.

Les Manche 1, 2, 3 et 4 : au moins ou égales à 15 minutes

Sur les 4 manches, seules 3 compteront pour le classement régularité. Chaque pilote pourra utiliser 1 joker.

### **Art. 5.2 Grille de départ Formule 20.000 et Formule Sport**

La grille de départ de la Manche 1 sera effectuée par un tirage au sort fait par un système aléatoire à partir du programme informatique de chronométrage.

La grille de départ de la Manche 2 sera effectuée par l'ordre inverse de la grille de départ de la Manche 1.

La grille de départ de la Finale sera effectuée par l'addition des points marqués lors des deux Manches. En cas d'ex-aequo, les pilotes seront départagés par le meilleur temps en Manche 2.

### **Art. 5.3 Classement**

#### *Art. 5.3.1 Classement Formule 20.000 et Formule Sport*

Lors de chaque Manche, les pilotes marqueront des points selon le barème suivant :

1<sup>ère</sup> place : 0 points

2<sup>ème</sup> place : 2 points

3<sup>ème</sup> place : 3 points et ainsi de suite jusqu'au dernier pilote classé

Les points des manches 1 et 2 seront additionnées et un classement intermédiaire sera édité.

Le classement final de l'épreuve sera le classement officiel de la Finale.

#### *Art. 5.3.2 Classement Formule Vintage*

Pour être classé dans une manche, le pilote devra passer au moins une fois sur la ligne de départ où se situe la cellule de chronométrage.

Tous les temps d'un pilote sont enregistrés. Le meilleur temps est le temps de référence. Seuls les 5 tours les plus proches du temps de référence seront retenus. Les écarts seront additionnés et le pilote ayant obtenu le plus faible total sera classé 1<sup>er</sup>, et ainsi de suite.

Si un pilote ne peut pas parcourir les 6 tours nécessaires à son classement, un écart forfaitaire est attribué par tour manquant :

- 1 tour manquant : 10 secondes de pénalité
- 2 tours manquants : 10 + 20 secondes = 30 secondes
- 3 tours manquants : 10 + 20 + 30 secondes = 60 secondes
- 4 tours manquants : 10 + 20 + 30 + 40 secondes = 100 secondes
- 5 tours manquants : 10 + 20 + 30 + 40 + 50 secondes = 150 secondes

Après chaque manche de régularité, le barème des points suivants sera appliqué :

- 1<sup>ère</sup> place : 25 points
- 2<sup>ème</sup> place : 22 points
- 3<sup>ème</sup> place : 20 points
- 4<sup>ème</sup> place : 19 points et ainsi de suite jusqu'au dernier pilote classé

Le classement final de l'épreuve sera établi par addition des points des 3 manches. En cas d'ex-aequo, la manche joker (la moins bonne, non tenue en compte pour le classement) sera prise en compte pour départager les pilotes.

### **Art. 6 Départ**

Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout système photo, vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision. Les décisions des Commissaires Sportifs pourront prévaloir sur celles des Juges de Fait. Toute infraction aux dispositions du Code ou du Règlement Sportif relatives à la procédure de départ pourra entraîner la disqualification du pilote concerné de l'épreuve.

#### *Art. 6.1 Départ lancé*

Le signal de départ sera donné au moyen de feux lumineux ou en cas de force majeure par le drapeau national. Le départ ne peut être que lancé ou arrêté, la grille étant constituée de deux files de karts. Le type de départ devra être repris dans le Règlement Particulier de manifestation. La procédure de départ sera expliquée pendant le briefing.

Dès que le Starter/Directeur de Course indique au moyen du drapeau vert que les karts peuvent s'élancer pour leur tour de formation, les pilotes sont aux ordres du Starter et la procédure de départ a commencée. Ils ne peuvent plus recevoir d'assistance extérieure. Tout pilote qui ne sera pas mis, à temps, avec son kart, aux ordres du Starter ne pourra quitter la Pré-Grille que sur ordre du Starter.

Les karts effectueront minimum un tour de formation avant que le départ ne soit donné. Lors de ce tour de formation, il est interdit de dépasser un autre pilote après la ligne rouge, sous peine de pénalité infligée par le Collège des Commissaires Sportifs. Si un pilote s'arrête pendant le tour de formation, il ne pourra pas essayer de repartir avant qu'il n'ait été dépassé par l'ensemble du plateau. Au cas où le pilote tenterait de démarrer quand même avant la fin de la formation, il se verra présenter le drapeau noir et sera disqualifié de la course concernée.

Dans le cas de départs lancés, un pilote retardataire aura la possibilité de rejoindre sa place de grille uniquement si cette manœuvre ne gêne pas les autres pilotes et dans tous les cas avant d'avoir atteint la ligne rouge, qui sera indiquée par le Starter/Directeur de Course lors du briefing. Il est totalement interdit pour regagner sa place, et ceci dans les deux cas, d'emprunter tout parcours autre que le parcours officiel utilisé pour la course, sous peine de disqualification de la course (drapeau noir). Le Starter/Directeur de Course qui considère qu'un pilote a été immobilisé par la faute d'un autre peut arrêter le tour de formation et recommencer la procédure de départ avec la grille originale, ou autoriser le pilote gêné à reprendre sa place sur la grille de départ.

Pendant le tour de formation, il est interdit d'effectuer des simulations de départ.

Le Starter/Directeur de Course donnera le départ dès qu'il sera satisfait de la formation.

En cas de faux départs répétés ou incidents au cours du (des) tour(s) de formation, le Starter/Directeur de Course, agissant en qualité de Juge de Fait, pourra arrêter la procédure de départ au moyen du drapeau rouge. Les pilotes devront s'arrêter sur la ligne droite où se

trouve la grille de départ. Le Starter peut ensuite informer le Collège des Commissaires Sportifs, qui aura le droit d'infliger au(x) fautif(s) une pénalité.

Une nouvelle procédure de départ sera lancée, soit immédiatement, soit dans un délai de 30 minutes maximum. La grille de départ sera la même que pour la procédure initiale. Tous les pilotes présents dans l'aire de départ ou dans l'aire de réparations avant l'arrêt de la procédure pourront prendre le départ du nouveau tour de formation.

Toute tentative pour anticiper le départ ou le retarder sera sanctionnée.

Dès que le départ a été donné, les conditions de course entrent en vigueur et il est interdit de fournir une assistance au kart, sauf s'il s'agit de le garer à un endroit sûr.

### **Art. 7 Suspension/Neutralisation d'une Manche ou de la Finale**

Voir Article 2.21 des Prescriptions Générales de la CIK-FIA.

Le Directeur de Course ou le Directeur d'Epreuve pourra décider de neutraliser une manche ou la Finale. Cette procédure ne sera utilisée qu'en cas d'encombrement de la piste ou si des pilotes ou des Officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la manche qualificative ou de la course.

Quand l'ordre sera donné de neutraliser la Manche ou la Finale, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau « SLOW » (panneau de couleur jaune, avec inscription « SLOW » en noir), qui seront maintenus jusqu'à la fin de la neutralisation. Les feux orange clignotants seront allumés à hauteur de la ligne.

Tous les karts en course devront se mettre en file derrière le kart de tête et il sera absolument interdit de dépasser. Les dépassements seront autorisés uniquement si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

Le kart de tête donnera la cadence des tours de neutralisation, à une allure modérée et tous les autres karts devront rester en formation aussi serrée que possible.

Pendant la neutralisation, les karts pourront entrer en zone de réparations, mais ils ne pourront regagner la piste que lorsqu'ils y seront autorisés par un commissaire. Un kart regagnant la piste avancera à une vitesse modérée jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité de la file de karts se trouvant derrière le kart de tête.

Lorsque le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course décidera de mettre un terme à la neutralisation, il fera éteindre les feux orange clignotants, ce sera le signal pour les pilotes que la course sera relancée dès le passage suivant sur la ligne. Dans le dernier tour de neutralisation, les panneaux « SLOW » seront maintenus et les drapeaux jaunes seront présentés immobiles.

À ce moment, le kart de tête continuera de donner la cadence, à une allure modérée. La relance de la course sera indiquée par le Directeur de l'Epreuve ou le Directeur de Course au moyen d'un drapeau vert agité à hauteur de la ligne. Tant que les karts n'auront pas franchi la ligne à la fin de la neutralisation, tout dépassement sera interdit. Au retour vers la ligne, où sera agité un drapeau vert par le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course, les pilotes ne

pourront accélérer qu'à hauteur de la ligne jaune précédant la ligne. Les drapeaux jaunes et les panneaux « SLOW » aux postes de surveillance seront retirés et remplacés par des drapeaux verts agités. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.

Chaque tour accompli pendant la neutralisation sera compté comme un tour de course.

Si la course se termine pendant que la neutralisation est en cours, les karts se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale. Les dépassements seront autorisés uniquement si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

### **Art. 8 Arrêt de la course**

Si le signal de suspension est donné au drapeau rouge :

Pendant les Essais libres ou les Manches : tous les karts devront immédiatement réduire leur vitesse et regagner l'entrée du parc d'assistance arrivée, et tous les karts abandonnés sur la piste en seront enlevés.

Pendant la Finale : tous les karts devront immédiatement réduire leur vitesse et regagner l'entrée du parc d'assistance arrivée, sachant que :

Le classement de la course sera le classement au terme du tour précédent celui au cours duquel le drapeau rouge aura été donné ;

Que les karts et/ou véhicules d'assistance pourront se trouver sur la piste ;

Que le circuit pourra être totalement obstrué à cause d'un accident ;

Que les conditions atmosphériques auront pu rendre le circuit impraticable.

### **Art. 9 Nouveau Départ**

Voir Article 2.22 des Prescriptions Générales de la CIK-FIA.

### **Art. 10. Arrivées**

Voir Article 2.23 des Prescriptions Générales de la CIK-FIA.

#### *Art. 10.1. Arrivées*

Le signal de fin de course sera donné sur la ligne d'arrivée dès que le kart en tête de la course aura, soit :

Parcouru la distance intégrale prévue pour la course ;

Parcouru la plus grande distance pendant la durée prévue de la course (voir timing dans le Règlement Particulier de manifestation).

Si le signal de fin de course est donné avant que le kart de tête n'ait effectué le nombre de tours prévus ou que le temps prescrit ne soit écoulé, la course sera considérée comme

terminée lorsque le kart de tête aura franchi la ligne d'arrivée pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné, conformément à l'article 20.

Si le signal de fin de course est retardé, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où, dans des conditions normales, la fin de course aurait été décidée s'il n'y avait pas eu de retard.

Pour qu'une arrivée soit jugée valable, tout pilote devra avoir franchi la ligne d'arrivée au volant de son kart et moteur en fonctionnement.

### **Art. 11 Classement dans le cadre d'un Manifestation et Remise de Prix**

La remise des prix par catégorie se fera à la fin de manifestation, le dimanche soir. L'endroit et le timing exact seront mentionnés dans le Règlement Particulier de chaque Manifestation. Lors de cette remise de prix les 3 premiers pilotes de chaque catégorie seront récompensés. Pour pouvoir recevoir ces prix, il y a lieu d'être présent lors de la remise de prix.

### **Art. 12 Chronométrage**

Le chronométrage sera électronique. La présence d'un transpondeur AMB TranX160 fonctionnant est obligatoire à partir des Essais libres. Le pilote est responsable du fonctionnement et du montage du transpondeur suivant le schéma de montage fourni. Tout manquement entraînera l'annulation des temps réalisés.

Si un pilote perd son transpondeur, il ne pourra en aucun cas discuter de ses temps ou de son classement.

Les pilotes pourront participer à l'épreuve avec leur propre transpondeur. Si un pilote perd ou égare un transpondeur fourni par l'Organisateur, il lui sera facturé au prix coûtant (TVA comprise), sur présentation d'un justificatif.

### **Art. 13. Pénalités**

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra tenir compte des éventuelles pénalités/avertissements encourus par un pilote durant le ou les Manifestations précédentes. L'Organisateur tiendra à jour la liste des pénalités encourues par les pilotes durant l'ensemble des Manifestations. Il mettra la liste à la disposition du Président du Collège des Commissaires Sportifs de la Manifestation.

	<b>A.Présentation au secrétariat</b>	<b>Sanctions</b>
1.	Arrivée après fermeture, sans excuse	Inscription refusée
2.	Attitude incorrecte ou antisportive	Disqualification du meeting (E)
	<b>B.Essais non-qualificatifs</b>	
3.	Rouler sans s'être présenté au secrétariat	Disqualification du meeting (E)
4.	Non-respect du drapeau jaune, 1 <sup>ère</sup> fois	Avertissement
5.	Non-respect du drapeau jaune, 2 <sup>ème</sup> fois	Disqualification des essais non qualificatifs
6.	Pilotage dangereux, antisportif, 1 <sup>ère</sup> fois	Avertissement
7.	Pilotage dangereux, antisportif, 2 <sup>ème</sup> fois	Disqualification des essais non qualificatifs

8.	Non-respect du drapeau noir/disque orange + n° après 3 présentations au pilote	Disqualification des essais non qualificatifs
	<b>C.Essais qualificatifs</b>	
9.	Rouler sans s'être présenté au secrétariat	Disqualification du meeting
10.	Non-respect du drapeau jaune	Disqualification des essais qualificatifs
11.	Pilotage dangereux, attitude antisportive caractérisée	Disqualification des essais qualificatifs
12.	Non-respect du drapeau noir/disque orange + n° après 3 présentations au pilote	Disqualification des essais qualificatifs
13.	Aide extérieure	Disqualification des essais qualificatifs et perte totale des chronos
14.	Tour non parcouru entièrement	Perte totale des chronos (E)
15.	Tour non parcouru entièrement involontairement ou suite à un incident	Perte du chrono de ce tour
16.	Poids non conforme ou non-conformité technique constatée	Perte totale des chronos (E)
17.	Non-passage à la pesée après la séance d'essais qualificatifs ou à la rentrée du parc fermé	Perte totale des chronos (E)
18.	Reprendre sa place après la ligne rouge (départ lancé) ou dans la grille de départ (départ arrêté) après un problème technique au moment du départ	Disqualification de la course (E) (drapeau noir + n°)
19.	Départ anticipé ou retardé volontairement lors d'un départ lancé ou arrêté	Pénalité de 10 secondes
20.	Quitter sa place ou sortir des couloirs (partiellement : 2 roues) avant le franchissement de la ligne de départ (départ lancé) ou extinction des feux	Pénalité de 3 secondes
21	Quitter sa place ou sortir des couloirs (intégralement : 4 roues) avant le franchissement de la ligne de départ (départ lancé) ou extinction des feux	Pénalité de 10 secondes
	<b>E.Durant la course</b>	
22.	Non-respect du drapeau jaune, 1 <sup>ère</sup> fois	Pénalité de 5 secondes
23.	Non-respect du drapeau jaune, 2 <sup>ème</sup> fois	Pénalité de 10 secondes
24.	Non-respect du drapeau bleu, 1 <sup>ère</sup> fois	Avertissement
25.	Non-respect du drapeau bleu, 2 <sup>ème</sup> fois	Pénalité de 5 secondes
26.	Non-respect du drapeau noir/disque orange + n° après 3 passages : drapeau noir+numéro	Disqualification de la course (E)
26 b.	Non-respect du drapeau doublé (bleu diagonale rouge + n°)	Disqualification de la course (E)
27.	Aide extérieure caractérisée : drapeau noir+n°	Disqualification de la course (E)
28.	Tour non parcouru entièrement involontairement ou suite à un incident provoqué sans gain pour le pilote concerné	Dernier avertissement drapeaux N/B + n°
29.	Tour non parcouru entièrement ayant entraîné un gain	Pénalité de 10 secondes
30.	Repoussé accidentellement	Pénalité de 5 secondes
30.B	Pilotage agressif, non approprié	Pénalité de 10 secondes

31.	Pilotage dangereux, antisportif caractérisé ou volontaire : drapeau noir + n° F.Durant le meeting	Disqualification de la course (E)
32.	Rentrée dangereuse dans les stands	Interdiction de départ ou pénalité de 10 secondes
33.	Ne pas obéir aux injonctions du responsable de la pré-grille	Interdiction de départ ou pénalité de 10 secondes
34.	Attitude antisportive du pilote en course et/ou d'un accompagnant dans l'enceinte du circuit : drapeau noir + n°	Disqualification de la course (E) et renvoi possible au Tribunal Sportif
35.	Rouler dans le parc des pilotes	Interdiction de départ
36.	Faire tourner un moteur dans le parc des pilotes (si interdit)	Interdiction de participer aux essais qualificatifs, aux manches qualificatives ou à la finale
37.	Rouler, visière levée par temps sec, 1 <sup>ère</sup> fois	Avertissement
38.	Rouler, visière levée par temps sec, 2 <sup>ème</sup> fois	Pénalité de 10 secondes
39.	Poids non-conforme ou non-passage à la pesée	Classé dernier avec 0 point ou disqualification des essais qualificatifs
40.	N° de moteur différent de la fiche technique ou type de moteur non enregistré ou non-conforme pour la catégorie	Disqualification du meeting (E)