

## E - REGLEMENT PARTICULIER KARTING

### Art 1. - CONDITIONS D'ADMISSION

Les articles du Règlement Sportif Général sont d'application.

#### L'âge requis pour participer est de :

- 8 ans accomplis, pour le challenge Mini, jusqu'à la fin de l'année civile au cours de laquelle l'âge de 11 ans sera atteint.
- 10 ans pour la classe Cadet ou assimilée jusqu'à la fin de l'année civile au cours de laquelle l'âge de 14 ans sera atteint.
- 14 ans pour les autres classes et 13 ans pour les Classes "Endurance".
- Tout pilote participant au championnat National ne pourra rouler à l'ASAF dans une catégorie inférieure.

### Art 2. - CONTROLE DU BRUIT

Le niveau sonore maximum est de 110.5 décibels y compris la tolérance de 3 décibels admise, avec pénalité pour le surplus, selon le barème C.I.K. La prise des phones se fera suivant le règlement C.I.K. (F.I.A.)

### Art 3. - DEROULEMENT DU MEETING

#### 3.1. ENTRAINEMENTS

- Aucun pilote ne peut accéder au circuit avant d'avoir passé le contrôle de licence.
- La piste devra être accessible pour l'entraînement préalable à toute compétition pendant deux périodes de quinze minutes (10 minutes pour les Mini) par classe (à stipuler dans le règlement particulier du meeting). Selon le cas, la deuxième sera réservée au chronométrage. Ces deux périodes pourront varier de 8 à 15 minutes.
- Durant les chronos, les pilotes et leur matériel ne pourront plus reprendre la piste, une fois rentrés dans le parc d'arrivée. De plus, ils devront passer directement sur la balance.
- Sauf dérogation écrite, les entraînements sur les circuits occasionnels sont interdits avant le jour fixé pour la manifestation.

#### 3.2. MEETINGS

##### 3.2.1. Provinciaux et Communautaires :

- Chaque course du meeting "Karting Vitesse" sera considérée comme une course à part entière.
- Les meetings comporteront donc 2 courses de 15 minutes + 2 tours (Certains meetings provinciaux pourront, après accord de leur CSAP, organiser des meetings comprenant 3 courses de 10 minutes + 2 tours)  
Les meetings de "Mini" comporteront 2 courses de 10 min + 2 tours.
- S'il y a des manches de qualification elles auront une durée pouvant varier entre un minimum de 10 minutes + 2 tours et un maximum de 15 minutes + 2 tours.
- Le temps restant à parcourir pendant la course sera indiqué clairement aux pilotes.
- Seul un meeting communautaire ASAF peut être organisé en deux jours avec la possibilité d'augmenter le droit d'engagement de maximum 25 € par inscription et ce, après avoir obtenu l'autorisation du G.T. Karting et / ou du C.A. de l'ASAF.
- S'il y a mélange de plusieurs classes, l'établissement de la grille de départ de la course 1 sera laissé à l'appréciation de la Direction de course qui pourra, soit se baser sur les chronos toutes catégories confondues, soit former la grille en regroupant les différents concurrents par catégories. Le principe retenu sera d'application pour tout le meeting avec un maximum de **34** pilotes au départ. Les Minis et les Cadets ne peuvent pas être mélangés avec d'autres classes.
- UN BRIEFING ORAL DOIT ETRE TENU PAR LE DIRECTEUR DE COURSE (avant la PREMIERE course) soit par classe (sur la pré-grille) soit général (à prévoir dans le timing)  
TOUS LES PILOTES DOIVENT ETRE PRESENTS A CE BRIEFING SOUS PEINE D'AMENDE A PAYER AVANT LE DEPART  
(A PRECISER DANS LE REGLEMENT PARTICULIER)  
UN CONTROLE SERA EFFECTUE PAR LA REMISE DES LICENCES OU SIGNATURE OBLIGATOIRE DU DOCUMENT DE PRESENCE.
- Deux meetings de karting ne peuvent être programmés à une semaine d'intervalle, sauf s'il s'agit du même organisateur.

##### 3.2.2. Attribution des points

**3.2.2.1. A chaque course :** voir Article 4, Classement du présent règlement particulier.

**3.2.2.2.** Tout pilote qui prend le départ est classé (départ= être passé sous le signal de départ)

**3.2.2.3.** Un pilote présent sur la grille de départ, même s'il ne prend pas le départ, doit se présenter au contrôle technique et se plier aux obligations des pilotes prenant le départ.

**3.2.2.4.** Pour la remise des prix du meeting, un classement sera établi au cumul des points obtenus dans chaque course.

**3.2.2.5.** Pour figurer au classement "cumulé" de fin de meeting, il faut avoir été pointé à, au moins, une course. **Pointé = avoir pris le départ (être passé sous le signal de départ)**

##### 3.2.3. Pointage

L'organisateur qui utilisera le système électronique de chronométrage est autorisé à demander un droit d'engagement supplémentaire de 15 € au maximum.

**3.2.3.1.** La cellule doit obligatoirement être montée sur le kart dès la première séance d'essais (si elle est à la disposition du pilote)

**3.2.3.2.** Toute cellule perdue par le pilote lui sera facturée au prix coûtant, facture d'achat à l'appui.

TOUTE FRAUDE OU TENTATIVE DE FRAUDE DANS L'UTILISATION DES PUCES SERA SANCTIONNEE par le déclassement et le renvoi auprès des Instances Juridictionnelles de l'ASAF.

**3.2.3.3. Documents d'épreuve :** La liste d'inscrits, la liste des chronos, les classements des courses seront signés par le secrétaire du meeting ou le responsable du chronométrage. Il doit obligatoirement posséder une licence d'Officiel. Seuls, la liste des engagés, des qualifiés et les classements de chaque course doivent être officialisés.

### **3.3. DEPART**

Le départ style "Le Mans" est strictement interdit. Il se fera "lancé", après un à trois tours de chauffe au maximum pendant le(s)quel(s) les pilotes sont tenus de rester groupés, de garder leur place, de s'aligner sur la vitesse du premier et ce, jusqu'au moment du départ et au franchissement de la ligne. Si un kart ne démarre pas dans les dix secondes sur la grille de départ ou en pré-grille, il partira derrière le peloton après le passage de celui-ci. Il conservera cette place jusqu'au départ. Si le Directeur de Course estime ne pas pouvoir donner le départ après les trois tours (maximum) autorisés, il devra présenter le drapeau rouge aux concurrents et un nouveau départ sera donné.

RAPPEL: IL EST INTERDIT DE QUITTER SA LIGNE AVANT LE FRANCHISSEMENT DE LA LIGNE DE DEPART OU LE SIGNAL DE DEPART (Voir pénalités) Dans le cas d'un départ aux feux, le signal est l'extinction des feux. Donc, les pilotes peuvent quitter leur ligne dès les feux éteints.

Dans toutes les catégories, un départ arrêté pourra être donné. Dans ce cas, le paragraphe concernant le franchissement de la ligne de départ ne les concerne pas mais ils ne peuvent quitter leur place avant le signal de départ, sur les pistes techniquement équipées, la procédure CIK pourra être d'application et précisée lors du briefing (boucle CIK des 25 mètres) et ce pour toutes les catégories.

Aucun départ donné au moyen du drapeau depuis le centre de la piste ne sera autorisé.

### **3.4. ARRET DE LA COURSE**

**3.4.1.** Si 60 % de la durée de la course ont été disputés, la course sera déclarée accomplie et le résultat en sera donné par l'ordre final à la fin du tour précédant l'arrêt (drapeau rouge)

**3.4.2.** Si moins de 60 % de la course ont été disputés, celle-ci sera entièrement recourue. La grille du nouveau départ sera établie en fonction du classement à la fin du tour précédant l'arrêt (drapeau rouge)

### **3.5. PROCEDURE SLOW « NEUTRALISATION »**

Suite à un incident (accident) sur la piste ou à l'intervention du service médical (médecin), la Direction de Course pourra lancer la procédure de neutralisation (Slow). Dans ce cas, la Direction de Course présentera au pilote en tête à ce moment, les panneaux « Slow » et son numéro.

Ce pilote sera responsable de la neutralisation, il roulera à vitesse réduite, tous les autres se regrouperont en file indienne derrière lui avec interdiction absolue de dépasser (sauf si le pilote qui précède rencontre des problèmes techniques). En cas de non-respect, le pilote sera déclassé D.

Tous les postes de Commissaires de piste (Direction de Course comprise) présenteront les drapeaux jaunes agités.

Tous les tours effectués pendant la procédure seront comptabilisés (comme en course) et les rentrées en parc de réparation sont autorisées sachant que le ou les pilotes reprendront la piste derrière le peloton (fin de file).

Un tour avant la fin de la procédure, les drapeaux jaunes seront présentés fixes à tous les postes de Commissaires de piste (Direction de Course comprise) Au passage suivant, le Directeur de Course relancera la course sur présentation du drapeau vert au premier pilote.

Important : La procédure « Slow » sera obligatoirement rappelée à tous les pilotes lors du briefing par le Directeur de Course.

Le drapeau rouge (et sa signification) reste PRIORITAIRE en toute circonstance.

## **Art 4. - TYPE DE COURSE AUTORISE - Course en ligne**

### **4.1. PROVINCIALE ET COMMUNAUTAIRE**

Un nombre variable de concurrents, limité par la capacité de la piste, est réparti obligatoirement en deux files. Le nombre de pilotes autorisé par 100 mètres de longueur sera de 4, avec un maximum de 34 pilotes au total (ex. : 32 pilotes pour une piste de 800 mètres et 34 pour une piste de 900 mètres et plus) Pour les circuits permanents d'une largeur de plus de 6 mètres, 5 pilotes par 100 mètres de longueur pourront être autorisés, tout en conservant un maximum de 34 pilotes. Pour les essais libres et chronométrés, on pourra accepter 20 % de pilotes en plus du nombre imposé. L'établissement de la grille de départ de la première course d'une classe se fera en fonction des essais chronométrés obligatoires :

La grille de la première course sera déterminée par le meilleur chrono. En cas d'ex-æquo, le meilleur deuxième temps sera prépondérant. Celle de la 2ème course, par le classement de la première. Lors de l'établissement du classement final (facultatif) du meeting, l'organisateur devra, s'il subsiste des ex æquo, les départager par le résultat des essais chronométrés.

### **4.2. SECURITE SUR LES CIRCUITS**

#### **4.2.1. CIRCUITS NON PERMANENTS**

**Homologation :** l'homologation des circuits non permanents se fera en collaboration avec un membre

du GT Karting ou une personne représentative de la discipline (exemple : ancien pilote)

Chaque circuit non permanent doit répondre aux dimensions suivantes :

- longueur minimum : 400 m en Provincial - 600 m en Communautaire.
- largeur minimum : 4 m en Provincial - 6 m en Communautaire.
- une ligne droite ne peut être plus longue que 170 m.
- le revêtement sera obligatoirement en béton ou en asphalte.
- dans les lignes droites, une botte de paille (petit format) doit être disposée tous les 3 m. Elle peut être remplacée par une colonne de pneus superposés et attachés ensemble d'une hauteur minimale de 50 cm. Dans le cas où le dégagement d'un ou de chaque côté d'une ligne droite assurerait naturellement une sécurité efficace, les bottes de paille ou colonnes de pneus ne seront pas nécessaires.
- dans les virages, placer des bottes de paille (petit format) de façon ininterrompue, du côté extérieur.
- du côté extérieur où le public est autorisé, les barrières "Nadar" doivent être continues et attachées ensemble. Une botte de paille (petit format) protégera le pied desdites barrières « Nadars » et ce, dans le sens de la course.
- Les fils barbelés, les câbles en acier, etc. sont strictement interdits.
- Lorsque les barrières « Nadar » utilisées possèdent en dessous une ouverture de plus de 25 cm, il y a lieu de boucher celle-ci par des bottes de paille (petit format) ou par des pneus attachés ensemble.
- L'espace libre entre deux routes parallèles sera de minimum 5 m; si ce n'est pas le cas, une rangée de barrières « Nadar » devra être placée de façon continue au centre de la route.
- Si certaines zones sont interdites au public, l'organisateur devra l'indiquer au moyen de signaux d'interdiction.

#### **4.2.2. PARC DES COUREURS**

- Deux extincteurs d'au moins 5 kg sont obligatoires lors des meetings de vitesse; quatre en endurance.
- Il est interdit de rouler dans le parc des coureurs
- Interdiction d'y circuler avec quads, trottinettes, motos ou tout autre véhicule à moteur.
- L'organisateur pourra interdire de faire tourner les moteurs à vide dans le parc des coureurs. Il devra dans ce cas prévoir un emplacement pour cela (par exemple pré-grille ou aire du contrôle technique)

#### **4.2.3. SÉCURITÉ DES PILOTES**

Aussitôt après avoir franchi un drapeau jaune, les pilotes doivent ralentir, se tenir prêts à s'arrêter, garder leurs positions respectives et ne peuvent entamer une manœuvre de dépassement qu'après avoir franchi l'obstacle.

Tout manquement entraînera d'office des pénalités.

**Ramener sa machine à contresens sur la piste dès le départ donné est strictement interdit.**

**Après une panne ou incident sur la piste, un pilote qui enlève son casque est considéré comme ayant abandonné.**

#### **Art 5. - AIDE EXTERIEURE**

Pour des raisons évidentes de sécurité, il est rappelé que le pilote ne pourra pas être repoussé ou aidé sur le circuit, même par un concurrent (sauf dans l'aire appropriée à cet effet dans le parc des coureurs, dont les limites seront définies par l'organisateur) (voir tableau des pénalités)

#### **Art 6. - REMISE DES PRIX**

L'organisateur devra donner au minimum cing coupes ou trophées par classe comptant au départ huit pilotes minimum (pour les meetings provinciaux, ce minimum est ramené à 3 coupes par classe)

#### **Art 7. - DOUBLE ENGAGEMENT :**

Un pilote ne pourra s'inscrire que dans une seule catégorie officielle ASAF, lors d'un même meeting.

**Cette restriction ne s'applique pas aux challenges de type privé.**

#### **Art 8. - GENERALITES**

- Tout article du règlement particulier de l'organisateur contraire au présent règlement et au Règlement Sportif Général de l'ASAF est déclaré nul et non avenu.
- Pour tout ce qui n'est pas prévu dans le présent règlement, se référer au règlement C.I.K./F.I.A.
- Tout pilote est responsable et solidaire des actes et du comportement de ses mécaniciens et accompagnateurs.
- **Le pilote ne s'arrêtant pas après maximum 3 passages sous le drapeau noir sera EXCLU et pourra se voir poursuivi devant le au conseil de discipline.**

#### **Art 9. - PENALITES**

Le tableau des pénalités ci-après a, seul, force de loi envers toute pénalité qui pourrait figurer dans un quelconque règlement.

**Toutes les sanctions relatives aux règlements techniques seront automatiquement prises suivant les dispositions prévues dans les Prescriptions Sportives ASAF.**

## TABLEAU DES PENALITES EN KARTING VITESSE

	A. Présentation au Secrétariat	SANCTIONS
1.	Arrivée après fermeture, sans excuse	Inscription refusée
2.	Attitude incorrecte ou antisportive	Exclusion du meeting
	<b>B. Entraînement libres</b>	
3.	Rouler sans s'être présenté au secrétariat	Exclusion du meeting
4.	Non-respect du drapeau jaune, 1 <sup>ère</sup> fois	Avertissement
5.	Non-respect du drapeau jaune, 2 <sup>ème</sup> fois	Exclusion de l'entraînement
6.	Pilotage dangereux, antisportif, 1 <sup>ère</sup> fois	Avertissement
7.	Pilotage dangereux, antisportif, 2 <sup>ème</sup> fois	Exclusion de l'entraînement
8.	Non-respect du drapeau noir/disque orange + N°	Exclusion de l'entraînement
	<b>C. Entraînements chronométrés</b>	
9.	Rouler sans s'être présenté au secrétariat	Exclusion du meeting
10.	Non-respect du drapeau jaune	Perte de chrono
11.	Pilotage dangereux, attitude antisportif caractérisée	Perte des chronos
12.	Non-respect du drapeau noir/disque orange + N°	Exclusion des chronos
13.	Aide extérieure	Perte des chronos
14.	Tour non parcouru entièrement.	Perte des chronos
15.	Tour non parcouru entièrement involontairement ou suite à un incident	Perte du chrono de ce tour
16.	Poids non conforme	Perte des chronos
17.	Le non passage au pesage après la séance chronos ou à sa rentrée dans le parc	Perte des chronos
	<b>D. Procédure de départ</b>	
18.	Non-respect des instructions du D.C. par un pilote de la 1 <sup>ère</sup> ligne, 1 <sup>ère</sup> fois	Pénalité de 3 secondes
19.	Non-respect des instructions par un pilote de la 1 <sup>ère</sup> ligne, 2 <sup>ème</sup> fois	Pénalité de 5 secondes
20.	Quitter sa place avant le franchissement de la ligne de départ (départ lancé) ou extinction des feux, 1 <sup>ère</sup> fois	Pénalité de 10 secondes
21.	Quitter sa place avant le franchissement de la ligne de départ (départ lancé) ou extinction des feux, 2 <sup>ème</sup> fois	Pénalité de 10 secondes Cumulable avec la 20
	<b>E. Durant une 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.	<b>Non-respect du drapeau noir/disque orange + N° après 3 passages</b> ☛ drapeau noir	Exclusion de la course DECLASSE = D
27.	<b>Aide extérieure caractérisée</b> ☛ drapeau noir + N°	Exclusion de la course DECLASSE = D
28.	Tour non parcouru entièrement involontairement ou suite à un incident provoqué sans gain	Dernier avertissement Drapeaux N/B + N°
29.	Tour non parcouru entièrement <b>ayant entraîné un gain</b>	Pénalité de 10 sec.
30.	<b>Repoussé accidentellement</b>	Pénalité de 5 secondes
30.1	<b>Pilotage agressif, non approprié</b>	Pénalité de 10 secondes
31.	<b>Pilotage dangereux, antisportif caractérisé ou volontaire</b> ☛ drapeau noir + N°	DECLASSE = D
	<b>F. Durant le meeting</b>	
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.	<b>Attitude antisportive du pilote ou (et) d'un accompagnant en course ou dans les stands.</b> ☛ drapeau noir + N°	Exclusion de la course EXCLU = E ou DECLASSE = D et renvoi au Conseil d'administration
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 à la course 1 ou 2
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.	<b>Poids non conforme</b>	Non classé ( N/C)
40.	<b>N° de moteur différent de la fiche technique ou type de moteur non enregistré ou non-conforme pour la catégorie</b>	Exclusion du meeting EXCLU = E ou DECLASSE = D de la course 1 ou 2

**Rappel :** Exclusion de la course = EXCLU - le résultat E ou DECLASSE = D doit obligatoirement être comptabilisé.

**Art 10. - DROITS D'ENGAGEMENT : MODALITES (Important : voir également Art.3.11. et 9. du R.S.G.)**

- Le pilote paiera un droit d'engagement simple pour le championnat 2010 de la Communauté Française de Belgique de maximum **95 € + 15 €** (sauf en Mini **85 € + 15 €**) pour le système électronique de chronométrage (+ caution si demandée) Cela pour autant que son inscription soit enregistrée au secrétariat du meeting au minimum **9** jours avant le meeting.
- Après cette date l'organisateur aura la possibilité de ne plus accepter d'inscriptions. S'il les accepte, il pourra **exiger un droit majoré de 40 €**. (Sauf dans le cas d'une licence d'un jour).
- PLUS AUCUNE INSCRIPTION ne sera acceptée après la veille, à 18 heures (Aucune inscription le jour même)
- Dans le cas d'une licence d'un jour, l'inscription est possible la veille. En cas de refus de délivrance de la licence par les C.S., le remboursement de l'inscription aura lieu sans frais.  
Pour pouvoir appliquer ce dernier point, il est imposé à l'organisateur d'envoyer le règlement particulier de son meeting approuvé par les responsables de la discipline (en premier lieu par le responsable de la CSAP, ensuite par le Responsable ASAF de la Commission) à tous les clubs "Karting" repris dans les Prescriptions Sportives, au secrétariat de sa CSAP d'appartenance, au secrétariat de l'ASAF, et ce, au minimum 30 jours avant le déroulement de celui-ci.
- Si le projet n'est pas parvenu au responsable du G.T. KARTING (rapporteur) 60 jours (Art. 3.12. RSG) avant le meeting, celui-ci sera exclu de tout championnat.
- Un bulletin d'engagement type qui reprendra les coordonnées des organisateurs sera disponible au Secrétariat de l'ASAF.
- Il est rappelé aux organisateurs que le règlement définitif, sous fichier PDF, DOIT, également, être transmis au secrétariat de l'ASAF ([asaf@skynet.be](mailto:asaf@skynet.be)), au plus tard, **30 jours avant l'épreuve**, en vue d'être publié sur le site Internet de la Fédération.  
En cas de manquement, une amende automatique sera appliquée.

**Art 11. PARC FERME**

- Après la première course de chaque classe, l'organisateur pourra mettre les karts en Parc Fermé.
- Après la deuxième course de chaque classe, cette latitude devient une imposition. Une demi-heure après la rentrée du dernier kart, tous pourront en ressortir, sauf en cas de réclamation sur le matériel ou de démontage. Le Parc Fermé est obligatoire pour tous les meetings Communautaires Francophones.

**CHAMPIONNAT DE LA COMMUNAUTE FRANCAISE DE BELGIQUE (Karting Vitesse)**

**Art 1. - CALENDRIER**

Il sera organisé un Championnat de la Communauté Française de Belgique pour les classes KF2, KF3, 125BV(itesse) et 125EMB(rayage)

En 2010, 7 meetings (au maximum) constitueront ce championnat :

Karting Vitesse	Mariembourg	Ht 15	21 Mars
Karting Vitesse	Francorchamps	Ht 14	18 Avril
Karting Vitesse	Amay	Lx 02	16 mai
Karting Vitesse	Douvrin	Ht 14	4 Juillet
Karting Vitesse	Amay	Lx 02	12 septembre
Karting Vitesse	K.C.B	HT 14	26 Septembre
Karting Vitesse	Mariembourg	HT 15	17 Octobre

**Art 2. - VEHICULES ADMIS**

Voir Règlement Technique Karting Vitesse ASAF.

**Art 3. - NUMEROS**

- Pour les 10 premiers du championnat CF de l'année précédente, présents lors du premier meeting dudit championnat et inscrits dans la même catégorie, les numéros leur attribués seront ceux de la place occupée au classement final de ce championnat.  
Sauf en ce qui concerne le champion sortant (N° 1), les numéros afférents aux places occupées dans ce classement par les pilotes absents, seront attribués à d'autres, présents lors de ce premier meeting.
- Chaque pilote gardera son numéro tout au long de la saison sans possibilité de changement.
- Attribution des numéros :
  - Numéros attribués aux licenciés annuels : de 1 à 99
  - Numéros réservés aux Titres de participation, aux licences d'un jour, ou aux pilotes VAS : 100 et supérieur.
- Les numéros des pilotes devront figurer sur les classements officiels des épreuves et sur la liste des engagés.

**Art 4. - CLASSEMENT**

- Lors de chaque meeting du championnat de la Communauté Française, l'attribution des points se fera

par classes et, au sein de chacune d'elles, sur base du classement de chaque course (deux courses par meeting, en général), selon le barème suivant : 40 points au 1er - 36 points au 2ème - 33 points au 3ème - 31 points au 4ème - 30 points au 5ème - etc. en ordre décroissant, 34 pilotes marquent des points.

- En cas de déclassement dans une course, le résultat (**E**) ou (**D**) doit obligatoirement être comptabilisé. Les points pris par les pilotes de la VAS, par les titulaires d'un Titre de Participation ou par les licenciés d'un jour, leur sont acquis.
- **Pour être classé** au championnat de la Communauté Française, il faut être classé, au minimum, à 1 épreuve.
- **Nombre maximum de résultats repris :**  
En cas de championnat constitué de **4** meetings ou moins (donc 8 courses ou moins) : **N-1** ;  
championnat reprenant **5 ou 6** meetings : **N-2** ;  
championnat reprenant **7** épreuves **ou plus** : **N - 4**. (N, étant le nombre de courses)
- En cas d'ex aequo: voir Art. 10. du Règlement Sportif Général.
- Tout pilote qui commence le Championnat de la Communauté Française peut changer de classe mais perd les points de la classe qu'il quitte. Il comptabilisera les points qu'il acquerra dans sa nouvelle classe. Un pilote déclassé changeant de classe devra toutefois garder son (ses) déclassement(s) dans sa nouvelle classe.

#### **Art 5. – PROCLAMATION DES RESULTATS**

**Des coupes et trophées récompenseront les pilotes les mieux classés dans chaque classe.**

### **REGLEMENT TECHNIQUE KARTING VITESSE**

**Le pilote est entièrement responsable de la conformité de son matériel. En cas de non-conformité se référer aux sanctions prévues dans le R.S.G. et le présent R.P.**

**Le refus de contrôle entraîne automatiquement et sans recours, la suspension du pilote, pour l'ensemble du championnat. Ce règlement est uniquement valable pour une année.**

**TOUTE DEMANDE D'HOMOLOGATION DEVRA PARVENIR A L'A.S.A.F AVANT LE 15 mars.**

#### **DISPOSITION VALABLES POUR TOUTES LES CLASSES**

#### **Art 1. - SECURITE - FREINAGE**

- 1.1. Les freins doivent être efficaces et agir simultanément au moins sur les deux roues arrière. Pour la catégorie 125 cc à boîte de vitesse les freins doivent agir simultanément et de façon efficace sur les 4 roues avec un système hydraulique indépendant pour l'avant et l'arrière (2 circuits séparés)
- 1.2. Le doublement de la commande de(s) frein(s) est obligatoire.
- 1.3. Des câbles ou une tringle métallique pourront être utilisés pour actionner les freins. Le diamètre minimum du câble de frein est 1.8 mm et 2 serre-câbles appropriés seront utilisés à chaque extrémité. La tringle sera d'un diamètre minimum de 5 mm + câble de sécurité de 1.8 mm.
- 1.4. A chaque départ, le système de freinage devra être en parfait état de fonctionnement.

#### **Art 2. - TRANSMISSION**

- 2.1. Une protection efficace recouvrant le pignon, la chaîne et la couronne est obligatoire dans toutes les classes. De plus, elle devra comporter une protection latérale efficace type carter fermé (sauf en EERP et en 125 BV), afin d'éviter que le pilote puisse se prendre les doigts dans la transmission.
- 2.2. Les protections d'embrayage d'origine, telles que figurant sur la fiche d'homologation (Cadets, Mini et 125 cc) sont obligatoires.
- 2.3. Le flasque de protection "non denté" du système de transmission ne peut dépasser de plus de 1 centimètre ledit système, à l'exception des systèmes à carter fermé. Ce flasque de protection ne pourra dépasser le système de transmission dans le cas où le propriétaire du circuit l'interdit (à stipuler dans le règlement particulier du meeting)
- 2.4. La graisse en pot pour lubrifier les chaînes est interdite.
- 2.5. Pour les transmissions par chaîne, le seul système fixe de graissage autorisé est le feutre non alimenté.

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

- 3.1. La carrosserie devra être homologuée ou l'ayant été et comprendra 2 caissons latéraux, un spoiler et un panneau frontal.
- 3.2. Le spoiler type homologation CIK/FIA ou l'ayant été est obligatoire dans toutes les classes.
- 3.3. Les systèmes de fixation du spoiler doivent répondre à la même homologation
- 3.4. La largeur maximum d'un kart est de 140 cm.

#### **Art 4. - PARE-CHOCS**

Les pare-chocs doivent être en une pièce, conformes à la fiche d'homologation du constructeur, et strictement d'origine (anciens modèles acceptés) Ils doivent être boulonnés aux endroits prévus à cet effet par le constructeur. Le non-respect de cette règle entraînera la mise hors course immédiate. Une protection du pare-chocs arrière (CIK) est autorisée mais elle n'est pas obligatoire.

## Art 5. - NUMERO ET PLAQUES PORTE-NUMERO

- 5.1. Le numéro de course sera placé à l'avant et à l'arrière du kart, sur la face latérale de chaque caisson ainsi que sur la charrette. Sur les caissons, les numéros doivent être placés verticalement près de la roue arrière. Les numéros auront une hauteur minimale de 15 cm et une largeur de trait d'au moins 2 cm. Types de police style ARIAL ou similaire.
- 5.2. Les plaques porte-numéros seront constituées par des plans à angles arrondis en matière plastique flexible et opaque.
- 5.3. Le pilote dont le numéro de plaque est devenu illisible ne sera pas sanctionné mais il en prend la responsabilité en cas d'erreur de pointage.

## Art 6. - FIXATIONS

- 6.1. Les raidisseurs de siège doivent être fixés à chaque extrémité.
- 6.2. Le lest doit être fixé au moins par 2 boulons (section minimale : 8 mm), avec rondelles adaptées et écrous freinés.
- 6.3. Le siège fait partie intégrante du châssis.

## Art 7. - SILENCIEUX D'ADMISSION

Le silencieux d'admission (homologué ou l'ayant été) est obligatoire pour tous. En cas de challenge privé et/ou de catégorie dans lesquels le matériel doit rester strictement d'origine, il faut se référer à la fiche d'homologation déposée à l'ASAF.

## Art 8. - POT D'ECHAPPEMENT

Pour la classe 125BV(itesse), il sera exigé un silencieux d'échappement efficace de minimum 40 cm de longueur, et d'un diamètre minimum de 7,5 cm. Dans le cas de catégories où l'homologation est requise, obligation de respecter cette homologation ( par exemple les KF).

## Art 9. - CARBURANT

- 9.1. En dérogation à l'Art. 4.6. du RTG, le seul carburant autorisé est, dans toutes les classes, tant en vitesse qu'en endurance, **L'ESSENCE COMMERCIALISEE DANS LES STATIONS - SERVICES.**
- 9.2. **CONTROLE DE L'ESSENCE :**
  - Sauf en endurance, il est impératif, qu'à l'arrivée, il reste au moins 1,5 litre d'essence dans le réservoir (0,5 litre pour analyse, 0,5 litre pour le pilote et 0,5 litre pour la Commission Technique) Les Commissaires Techniques fourniront les bidons.
  - Si, en cas de prélèvement, il ne reste pas 1,5 litre dans le réservoir, le pilote sera déclassé d'office;
  - Le fait de procéder ultérieurement à l'analyse du carburant ne suspend pas les classements du jour (présomption d'innocence);
  - Les frais d'analyse seront à charge du contrevenant. A charge de la CSAP ou de l'ASAF en cas de conformité;
  - Un carburant reconnu non conforme entraînera la perte des points déjà acquis au championnat;
  - Le refus d'analyse aura pour conséquence le déclassement pour l'épreuve et l'exclusion définitive des championnats en cours.

## Art 10. - RESERVOIRS

- 10.1. Contenance du réservoir d'essence : 6 litres, au minimum.
- 10.2. Contenance du réservoir en "minis" : 5 litres, au maximum.
- 10.3. 1 récupérateur d'essence est obligatoire dans toutes les classes.
- 10.4. 1 récupérateur d'huile, d'essence et d'eau de minimum 250 cc de contenance globale est obligatoire (si concerné)

## Art 11. - PNEUMATIQUES

- 11.1. Il n'est autorisé qu'un seul jeu de 4 pneus "slick" (2 avant et 2 arrière) Ceux-ci seront obligatoirement marqués sur la bande de roulement de manière visible et infalsifiable lors du contrôle technique.  
1 seul pneu de réserve (Av ou Ar) sera autorisé. Le pilote le fera obligatoirement pointer par le contrôle technique **avant son utilisation** et laissera celui qu'il remplace en dépôt au C.T.
- 11.2. Il en est de même pour les pneus "pluie" dans les classes où le règlement prévoit l'utilisation de ce type de pneu.
- 11.3. L'utilisation simultanée de pneus "slick" et de pneus "pluie" sur un même kart est interdite en toutes circonstances.
- 11.4. Chauffage et refroidissement des pneus sont interdits.
- 11.5. Les pneumatiques ne doivent recevoir aucun traitement quel qu'il soit sur leur surface externe ou interne. Toute transformation des pneus (mécanique, chimique ou autre) modifiant la structure et susceptible d'améliorer les performances est **interdite.**  
Tout pilote ou équipage pris en flagrant délit, sera immédiatement mis hors course, sans présager des poursuites ultérieures. De plus, il sera soumis à l'application de l'Art. 8.5. du Règlement Sportif Général. En outre, il ne sera plus admis au départ des épreuves de karting du

### **Art 12. - MOTEUR**

Toute modification du moteur le rendant non conforme à sa fiche d'homologation ou au présent règlement est interdite. Tout pilote ou équipage pris en flagrant délit sera immédiatement mis hors course, sans préjuger des poursuites ultérieures. De plus, il sera soumis à l'application de l'Art. 8.5 et 8.6 du Règlement Sportif Général.

### **Art 13. - ENREGISTREMENT DU MATERIEL**

**13.1.** Une fiche technique type sera remise aux pilotes par l'organisateur. Les pilotes la rempliront sous leur responsabilité et la remettront aux Commissaires Techniques pendant les contrôles de sécurité et d'enregistrement du matériel. En cas de contestation ou de réclamation, seules les indications portées sur la fiche remise aux Commissaires Techniques seront prises en considération.

**13.2.** Il peut être enregistré au maximum un châssis et deux moteurs en courses provinciales ou communautaires.

**13.3.** A partir des essais chronométrés ou après le départ de la 1ère course pour les meetings sans essais chronométrés, il n'est plus possible de changer quelque matériel enregistré que ce soit.

**13.4.** Après l'enregistrement est interdit:

- le changement de conducteur sauf règlement particulier.
- l'échange du matériel entre pilotes.

### **Art 14. - PLOMBAGE**

**14.1.** Les moteurs seront obligatoirement équipés d'écrous de culasse forés pour le plombage (CIK/FIA) Le plombage doit être présent et intact sur la grille de départ, tout plomb cassé ou perdu entraînera l'exclusion de la manifestation.

**14.2.** A l'arrivée, la présence du plombage relève de la seule responsabilité du pilote. En cas de bris survenu après le départ, le pilote doit le signaler aux Commissaires Techniques qui remplaceront le plomb manquant ou défectueux et cela avant le passage sur la balance. Ils le feront uniquement dans ce cas et à condition que le matériel n'ait pas quitté le parc fermé.

**14.3.** Il est interdit de mettre un matériau quelconque autour des fils et du plomb sous peine d'exclusion de la manifestation.

### **Art 15. PARC FERME ET CONTROLE TECHNIQUE**

**15.1.** A la fin des essais chronométrés ou des courses (séries, manches, finales etc.) le parcours situé entre la ligne d'arrivée et l'entrée du contrôle technique est placé sous le régime de parc fermé. Les pilotes ont l'obligation d'emprunter cet itinéraire (à l'exclusion de tout autre) pour s'y rendre. Dans cet espace, les pilotes ne peuvent apporter aucune modification à leur matériel ou à leur équipement ni ne faire aucun réglage sauf accord des Commissaires Techniques.

**15.2.** Les trois premiers pilotes seront systématiquement contrôlés (poids, matériel, équipement)

**15.3.** Les Commissaires Techniques peuvent vérifier la conformité d'un matériel ou d'un équipement à tout moment du meeting et sont seuls juges de l'étendue des vérifications qu'ils désirent entreprendre.

**15.4.** En cas de non-conformité constatée par un Commissaire Technique ou un Officiel mandaté ou de réclamation portant sur la validité d'un matériel, il sera établi, en présence du pilote et de son mécanicien, exclusivement, un procès-verbal en conformité avec l'article 8. du Règlement Sportif Général.

**15.5.** Les pilotes sont tenus de se soumettre aux vérifications techniques sous peine d'exclusion du meeting.

**15.6.** Durant les chronos, le matériel ne pourra, en aucun cas, quitter le parc fermé

### **Art 16. - POIDS**

**16.1.** Les poids mentionnés dans ce règlement sont les minima absolus qui doivent pouvoir être contrôlés à tout moment d'une compétition, le pilote étant équipé normalement pour la course (casque, lunettes, gants, chaussures, salopette) Le lest éventuel doit être solidement fixé au châssis (au moins, par deux boulons de 8 métrique, au minimum, + rondelles adéquates et écrous freinés) Aucune forme de lest, outil ou accessoire, quel qu'il soit, ne peut être transporté sur le pilote.

Toute infraction constatée lors d'un contrôle opéré en cours ou en fin de course entraînera obligatoirement la pénalité prévue dans le tableau des pénalités.

**16.2.** En cas d'infraction au poids en sortie de chrono, le concurrent verra celui-ci annulé sans possibilité de le refaire, les pénalités prévues au tableau seront d'application.

**16.3.** Le contrôle du poids devra se faire sur une balance pouvant peser avec précision jusque 180 kilos. Elle devra pouvoir être mise à la disposition des participants à partir des entraînements libres, et ne pourra être déplacée jusqu'à la fin du meeting. Elle devra être placée dans un lieu facilement accessible et bien indiqué par l'organisateur. Le poids indiqué par cette balance sera le seul pris en considération et ne pourra pas être discuté. L'organisateur prévoira un poids étalon afin de vérifier le bon fonctionnement de sa balance dans le temps.

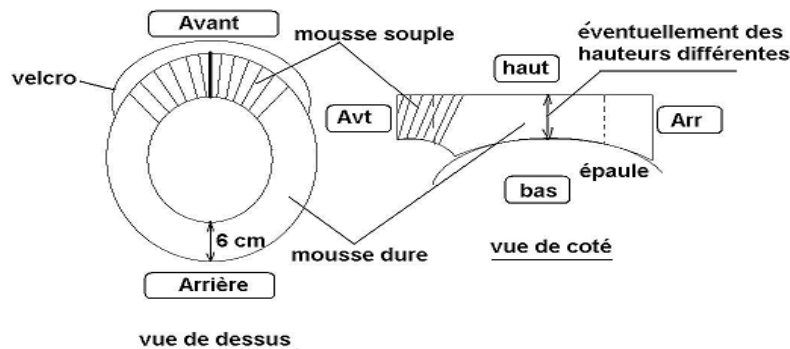
Tout concurrent qui endommagera volontairement la balance, se verra infliger une amende de 250 €.

## Art 17. - EQUIPEMENT

- 17.1.** Le pilote devra obligatoirement porter un casque (type intégral avec visière) attaché et une paire de gants couvrant totalement les mains. Par temps sec, la visière du casque devra impérativement rester fermée pendant toute la durée de l'épreuve. Par temps de pluie, le Directeur de Course jugera de l'opportunité de laisser rouler le pilote avec la visière ouverte ou fermée. Une visière de type TURBO est autorisée par temps de pluie. Tout manquement à cette règle entraînera les sanctions prévues par le tableau des pénalités.
- 17.2.** La salopette sera en cuir ou similicuir ou homologuée C.I.K./F.I.A. et devra recouvrir tout le corps, jambes et bras compris (la salopette deux pièces doit être attachée) En cas de pluie un survêtement pluie pourra être ajouté.
- 17.3.** Les chaussures doivent être montantes (couvrant la cheville) Le commissaire en sortie de parc fermé contrôlera cette prescription.
- 17.4.** Le protège-côtes est obligatoire pour les Classes "Mini" et "Cadet".
- 17.5. La minerve est obligatoire pour les pilotes.**

### CAHIER DES CHARGES DE LA MINERVE LA MIEUX ADAPTÉE A LA PRATIQUE DU KARTING

- 1°/ Etre circulaire, envelopper la totalité du cou, déborder le casque pour que celui-ci puisse en toutes circonstances, s'appuyer sur ce tour de cou.
- 2°/ Etre fermée à l'avant par une mousse plus souple permettant la flexion de la tête (pour voir le réservoir d'essence) sans comprimer la glotte (déclenchement du réflexe nauséeux)  
Ne pas être hermétique afin d'éviter la buée sur le casque.
- 3°/ Avoir un système de fermeture sûr, de manière à ce qu'elle ne s'ouvre pas à grande vitesse : type 20 cm de velcro minimum.
- 4°/ Etre composée d'une mousse plus ferme et plus basse sur l'arrière afin d'amortir les mouvements d'hyper extension de la nuque (mouvements catastrophes...)
- 5°/ Avoir des tailles différentes (tour de cou d'un minime et d'un adulte de 80 kg, bien différents)
- 6°/ Ne pas être trop épaisse afin d'éviter la poussée du casque vers le haut (risque de déchaussement du casque)



## Art 18. - CONFORMITE DU MATERIEL

- 18.1.** Tout pilote doit se présenter au départ d'un entraînement, d'un essai ou d'une course en conformité avec le présent règlement.
- 18.2.** Il appartient au pilote, à tout moment d'un meeting et, notamment, lors d'une vérification technique, d'apporter la preuve de la conformité de son matériel.
- 18.3.** Par le fait de son engagement, le pilote accepte les vérifications et les contrôles en course (tours/minute, embrayage, etc.), ainsi que les dommages et sanctions qui en découleraient.

## Art 19. - MODIFICATIONS AUTORISEES

L'adaptation d'un système pour le réglage d'une vis de régime d'un carburateur est tolérée.

## Art 20. - APPLICATION DU REGLEMENT

- 20.1.** Les Commissaires Techniques contrôleront les matériels et équipements.
- 20.2.** En cas de difficulté d'application du règlement, il convient de se référer aux dispositions des règlements de la CIK/FIA.
- 20.3.** Pour ce qui n'est pas prévu dans le présent règlement, se référer au règlement CIK/FIA.
- 20.4.** Tout pilote est responsable de ses mécaniciens et accompagnateurs.
- 20.5.** Le but de ce règlement est de définir les classes ainsi que les exigences techniques auxquelles les karts et moteurs doivent répondre.
- Les modifications éventuelles apportées à ce règlement seront éditées dans les ASAF News.**

## Art 21. - CLASSES AUTORISEES

### 21.1. CLASSE KF

- 21.1.1. Châssis : aux normes CIK
- 21.1.2. Moteurs : Moteurs KF (2, 3)

Les moteurs à refroidissement liquide conformes à la réglementation KF.

**21.1.3. Carburateur : Voir règlement CIK des classes respectives.**

**21.1.4. Echappement :**

Pour les moteurs à refroidissement liquide : règle KF.

**21.1.5. Poids :** Kart complet plus pilote en tenue : **voir règlement CIK des classes respectives.**

Poids minimum du Kart : 60 kg sans carburant.

**21.1.6. Numéro :** plaque blanche, chiffres noirs.

**21.1.7.** se référer au tableau des pneus homologation C.I.K classifiés HARD (DUR) 2008

**21.2. CLASSE 125cc EMB**

**21.2.1. Châssis :** Aux normes C.I.K. sans frein avant

**21.2.2. Moteurs :**

Moteurs « mono cylindre » refroidis par air ou par eau avec embrayage, sans boîte de vitesses, produit à, au moins, 200 exemplaires équipés d'un démarreur électrique et d'une source d'énergie embarquée.

Les fiches techniques de ces moteurs devront être rentrées par le distributeur mandaté ou le constructeur et enregistrées à l'ASAF. Ces fiches techniques doivent avoir été établies par le constructeur de type C.I.K, (Moteurs avant homologation 2007)

Doivent notamment figurer sur ces fiches : les poids de la bielle, du vilebrequin, de l'embrayage et du piston à sa côte d'origine ainsi que le type d'allumage et le type de carburateur avec côtes.

Ces moteurs devront être utilisés tels que livrés par le constructeur, équipés de tous leurs accessoires et conformes à la fiche d'homologation rentrée à l'ASAF, sans retrait ou ajout de matière.

Carburateurs : conformes à la fiche d'homologation rentrée à l'ASAF.

Echappement : conforme à la fiche d'homologation.

**21.2.3. Poids :** Kart complet plus pilote en tenue : 165 Kg

**21.2.4. Numéro :** plaque jaune, chiffres noirs.

**21.2.5. Pneus :** Se référer au tableau des pneus homologation C.I.K classifiés **HARD**

**21.3. CLASSE 125CC B.V.**

**21.3.1. Châssis :** Aux normes C.I.K équipés de freins à l'avant (voir Art. 1.1.)

**21.3.2. Moteurs :** Moteurs 125cc « mono cylindre » refroidis par eau ou par air munis d'un embrayage et d'une boîte de vitesses avec au minimum 2 vitesses.

**21.3.3. Echappement :** Un silencieux efficace à l'échappement de minimum 40 cm de long et d'un diamètre de 7.5 cm est obligatoire.

**21.3.4. Poids :** Kart complet et pilote en tenue : 175 Kg.

**21.3.5. Numéro :** plaque verte, chiffres blancs.

**21.3.6. Pneus :** Se référer au tableau des pneus homologués C.I.K classifiés HARD 2008

Dans l'hypothèse d'un nombre insuffisant d'inscrits ou d'un timing trop chargé, l'organisateur en accord avec les C.S pourra regrouper des classes semblables ou ayant des performances comparables, à concurrence de la capacité de la piste, sauf les « Mini ».

Par ex: 125 B.V - 125 EMB regroupement.

Cela pourra se faire dès les entraînements libres ou chronos.

**CHALLENGES RECONNUS POUR LA SAISON EN COURS**

**(Voir également les règles générales applicables à tous les Challenges privés reconnus par l'ASAF, au Ch. I – RSG Art. 13)**

Acceptation de Challenges "privés" moyennant un droit de challenge s'élevant à 700 € par Série/Catégorie pour l'année en cours et définis par le CA de l'ASAF.

- Le règlement complet du challenge pour lequel une reconnaissance est demandée ne sera examiné par le C.A. de l'ASAF qu'après réception de ce(s) droit(s)
- Après que ces challenges aient été reconnus par la fédération, il appartiendra au promoteur d'organiser sa ou ses propres courses (au maximum, deux meetings indépendants, en dehors des meetings repris aux championnats officiels, mais qui respecteront, en tous points, la réglementation de l'ASAF) et de solliciter l'autorisation des organisateurs d'épreuves reprises au calendrier ASAF pour intégrer une course spécifique dans leurs meetings, si le timing le permet.
- Si ce n'est pas le cas, il est toujours loisible à ce promoteur de faire concourir ses clients dans les courses des championnats officiels et d'utiliser, à son gré, les résultats y obtenus. Dans cette dernière éventualité, il conviendra, bien sûr, que les prescriptions sportives de l'ASAF soient respectées dans leur intégralité par ses clients, qui ne sont, dès lors, que des concurrents comme les autres.

En fonction de ce qui précède, le promoteur est donc libre :

- d'élaborer son calendrier en reprenant toutes les épreuves reprises au calendrier ASAF ou une partie d'entre elles, seulement, et d'y adjoindre un ou deux meetings organisés par lui-même. Il est, cependant, tenu de déposer son calendrier définitif au secrétariat de l'ASAF avant le début de la saison. Aucune modification ne sera ensuite autorisée, sauf dans les cas prévus par l'Art. 3.2 « Changement de date - nouvelle inscription - annulation » du Règlement Sportif Général des

Prescriptions Sportives 2010.

- de définir le mode de calcul du classement final de son challenge.

**N.B. :** En cas de reprise au programme de son meeting, des challenges privés tant pour des épreuves vitesse qu'endurance, l'organisateur officiel (club reconnu par l'ASAF) est tenu de comptabiliser le nombre des participants à ces challenges dans les listes officielles des engagés et ce, en vue du paiement des redevances « CSAP » et « ASAF », conformément à la réglementation.

**A ce jour, les challenges suivants ont fait l'objet d'une approbation :**

Les règlements particuliers des différents challenges sont disponibles auprès de leur promoteur ainsi qu'auprès du secrétariat de l'ASAF.

**SAETTA 250 EERP**  
**Mini Parilla**  
**IAME X 30**  
**IAME BOXER**  
**CRG Open Kart Trophy**

Actuellement à l'étude le challenge **WTP MINI**.

**REGLEMENT GENERAL ET TECHNIQUE KARTING ENDURANCE**

L'organisation d'épreuves de Karting « Endurance » est toujours possible, même si le règlement ne figure plus dans les présentes Prescriptions Sportives.

Le règlement complet est toujours disponible, sur simple demande auprès du secrétariat de l'ASAF.

**REGLEMENT SPORTIF ET TECHNIQUE KARTING ENDURANCE LOISIRS (4T)**

**DESCRIPTION**

Cette "discipline" devra respecter le Règlement Sportif Général de l'ASAF et le Règlement Particulier "Karting Endurance" en ce qui concerne la course, le prix de l'engagement, la durée, etc.

**Age :** 13 ans minimum (Taille : 1,50 m minimum)

**Nombre de pilotes :** - Piste de 4 à 10 mètres de large : 6 équipages par 100 m avec un maximum de 50 équipages.

Piste de + de 10 mètres de large : 8 équipages par 100 m avec un maximum de 70 équipages.

**Véhicules admis :** Kart mono ou bi-moteur 4 temps. mono : maximum 200cc et bi-moteur : maximum 165cc par moteur.

Les Karts seront tirés au sort au minimum, une demi-heure avant le départ des essais et seront équipés du même matériel pour tous les pilotes.

**Poids :** Monomoteur : 150 Kg - Bi-moteur : 170 Kg

**Ravitaillement :** Une aire spéciale doit être exclusivement réservée au ravitaillement proprement dit.

Lors du ravitaillement :

- le moteur doit être arrêté,
- le pilote doit s'extraire du baquet
- deux Commissaires se chargeront de la sécurité et du ravitaillement effectué par ordre d'arrivée aux pompes,
- 2 personnes au maximum par équipe pourront se trouver dans la zone de ravitaillement,
- il est strictement interdit de fumer, de détenir et d'utiliser de l'essence dans les stands, sous peine de mise hors course.
- seul le carburant fourni par l'organisateur pour la durée de l'épreuve peut être utilisé sous peine de mise hors course.

**Circuits :** Les lignes droites ne doivent pas dépasser 170 mètres. Le départ style "le Mans" est autorisé si la piste a une largeur minimale de 8 mètres.

**Pénalités :** Non-respect du drapeau jaune :

\* 1ère fois : avertissement avec drapeau noir et blanc.

\* 2ème fois : drapeau noir, changement de pilote obligatoire + 2 minutes au Pit Stop.

\* Voir également les pénalités prévues dans le règlement Particulier de l'épreuve.

**Interdictions :** Aucune modification n'est permise sur les pneus, le moteur, tant au niveau du bloc qu'au niveau de ses accessoires (ex. : filtre, carburateur, pignons, couronne, bougies, etc.) ou que des freins, sous peine de mise hors course.

**Durée :** Les courses peuvent se dérouler sur 4, 6, 8, 10, 12 ou 24 heures.

**Numéros :** Les numéros de course sont fournis par l'organisateur.