

---

# 2017 BELGIAN KARTING CHAMPIONSHIP



## Règlement Sportif 2017

## **Chapitre 1 : Définitions et Classifications – Groupes et Catégories**

Voir chapitre Définitions et Classifications de l'Annuaire du Sport Karting 2017 de la CIK-FIA.

### **Art. 1.1. Définitions**

Les Définitions et Classifications reprises dans le présent règlement sont celles reprises dans le Règlement International de Karting de la FIA – Annuaire du Sport Karting 2017 de la CIK-FIA.

### **Art. 1.2. Organisation**

Le « 2017 Belgian Karting Championship » est un championnat composé de 8 catégories C.I.B. (Challenges IAME-Belgium) et organisé par le KC Mariembourg.

IAME-Belgium (le Promoteur), Karting Club de Mariembourg et leurs partenaires se réserve le droit d'utiliser les photos, les images et les bandes audio/vidéo enregistrées lors des épreuves et de les utiliser à des fins commerciales ou de promotion sans demander l'avis des personnes concernées et sans paiement de copyright ou d'honoraire. Tout le matériel utilisé aura pour but de promouvoir le sport karting ou les Challenges IAME-Belgium.

### **Art. 1.3. Informations spécifiques aux Challenges IAME-Belgium**

Promoteur :

IAME BELGIUM  
Rue du Karting 13  
5660 Mariembourg  
Tel : +32 60 34 66 83  
Fax : +32 60 34 40 18  
Website : [www.iame-belgium.com](http://www.iame-belgium.com)  
Mail : [info@iame-belgium.com](mailto:info@iame-belgium.com)

Bureau de l'organisation :

KC Mariembourg  
Rue du Karting 13  
5660 Mariembourg  
Website : [www.iame-belgium.com](http://www.iame-belgium.com)  
Mail : [olivier@kcmariembourg.be](mailto:olivier@kcmariembourg.be)  
Personne de contact : Olivier Cèbe

### **Art. 1.4. Catégories**

Les catégories reprises dans les « Challenge IAME-Belgium » sont :

- Mini Parilla
- X30 Cadet
- X30 Junior
- X30 Senior
- X30 Master
- X30 Shifter
- X30 Super Shifter
- X30 Super

### **Art. 1.5. Accessibilité**

Mini : 8 ans dans l'année à maximum 11 ans dans l'année

X30 Cadet : 11 ans dans l'année à maximum 14 ans dans l'année

X30 Junior : 12 ans dans l'année à maximum 15 ans dans l'année (ou si le pilote est détenteur d'une licence Junior)

X30 Senior : à partir de 14 ans dans l'année si poids du pilote équipé (\*) = 40 Kg minimum

A partir de 15 ans dans l'année si le poids du pilote équipé (\*) = moins de 40 Kg équipé.

Ne sont pas autorisés à rouler en X30 Senior (restrictions) :

- Les Pilotes classés dans les cinq premiers du classement général Championnat de France X30 Senior 2016 / Championnat de Belgique X30 Senior RACB 2015-2016
- Le Pilote classé premier du classement général X30 Senior KNAF Cup 2016
- Les pilotes classés dans les trois premiers des courses Internationales suivantes en 2016: X30 Europa Challenge / X30 Euro-Serie (RGMMC) et IAME-International Final
- Les Pilotes titulaires d'une licence B ou A ou ayant participé à une compétition X30 Super en 2016 dans un championnat officiel d'une ASN reconnue
- *Exception* : Les pilotes visés ci-dessus qui atteindront l'âge de 16 ans dans l'année en 2017

X30 Master : à partir de 25 ans dans l'année (ou à partir de 16 ans dans l'année si le pilote équipé (\*) pèse au minimum 80 kg équipement compris

X30 Shifter 125cc : à partir de 15 ans dans l'année

X30 Super Shifter 175cc : à partir de 15 ans dans l'année

X30 Super : à partir de 15 ans dans l'année

(\*) *pilote équipé* : pilote avec combinaison, casque, chaussures et gants

Un podium pour les Vétérans (+ 45 ans) sera proposé en X30 Master et en Super-Shifter 175cc.

### **Art. 1.6. Utilisation des réseaux sociaux et des forums**

Tout concurrent peut ne pas être d'accord avec les décisions prises par les officiels de la Fédération, par les organisateurs ou par les promoteurs des challenges. 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 doit donc présenter aucuns caractères injurieux ou diffamatoires, ceux-ci pouvant entraîner des sanctions disciplinaires.

L'organisateur se réserve le droit de refuser l'inscription ou d'exclure tout pilote (ou équipe) n'observant pas une conduite adaptée à l'esprit des Challenges IAME-Belgium ou dont l'attitude pourrait nuire à l'image du karting en général, y compris sur les réseaux sociaux.

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

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

### **Art. 2. Prescriptions Générales**

Le 2017 Belgian Karting Championship est organisé conformément aux dispositions du Code Sportif International (CSI) de la FIA et ses annexes, du Règlement International de Karting de la FIA – Annuaire du Sport Karting 2017 de la CIK-FIA, des Bulletins officiels de la FIA et de la CIK-FIA, des Prescriptions Générales applicables aux Epreuves de Karting Internationales de la CIK-FIA, du Règlement Sportif et du Règlement Technique du 2017 Belgian Karting Championship ainsi que des Règlements Particuliers des Epreuves concernées.

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

### **Art. 3. Prescriptions Particulières**

#### **Art. 3.1.**

Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, RACB Sport, organisateur, promoteur, exploitants de circuit, officiels, participants, chefs d'équipe, pilotes et leur accompagnateurs) s'engagent à veiller à tout moment à

appliquer scrupuleusement les règlements du 2017 Belgian Karting Championship. Toute modification aux Règlements sera communiquée sous forme d'additifs.

### **Art. 3.2. Circuits**

Les Epreuves du Belgian Karting Championship ne peuvent être organisées que sur des circuits permanents internationaux ou nationaux homologués par la CIK-FIA ou une ASN.

### **Art. 3.3. Obligation de l'organisateur/Promoteur**

L'Organisateur/Promoteur du 2017 Belgian Karting Championship s'engage à organiser des courses pour toutes les catégories prévues à l'Article 1.4 pour autant que le nombre minimum de 10 pilotes soit atteint dans la catégorie. L'Organisateur/Promoteur organise la manifestation en conformité avec le code sportif national du RACB Sport.

### **Art. 3.4. 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 le 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 International de la FIA et du présent Règlement à tout moment de la manifestation.

## **Art. 4. Timing, Nombre de Concurrents, Enregistrement du Matériel, Vérifications**

### **Art. 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 vendredi, éventuellement le samedi) Chaque Manifestation se déroulera en respectant une chronologie identique: les essais non-qualificatifs, les essais qualificatifs, les manches qualificatives et la finale. La durée des essais non-qualificatifs et des essais qualificatifs sera de 8 minutes minimum.

Le nombre maximum d'inscrits est limité à 51 par catégorie.

Si plus de 34 concurrents sont inscrits dans une catégorie, des manches qualificatives seront organisées, les finales ayant lieu le dimanche après-midi.

### **Art. 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 chaque épreuve, 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 pourront ne pas être autorisés à participer à l'épreuve sauf dérogation accordée par les Commissaires Sportifs. Si un concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne aux différents contrôles, 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 pilote valides sont à présenter. Chaque concurrent devra également être en possession d'un extincteur de 6 kg minimum (type ABC), au minimum un extincteur est à prévoir par 4 karts. Le constat de la non-possession de cet extincteur à tout moment de la manifestation fera l'objet d'une sanction.

### **Art. 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 l'épreuve :

- 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 de conformité sont pleinement respectées ;
- demander à un concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaire de contrôler

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 remettre 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 essais qualificatifs et des courses, avant de regagner le « parc assistance arrivée » et sous peine de se voir sanctionné d'une pénalité prévue au code sportif, le pilote doit se tenir à la disposition des Commissaires/Contrôleurs Techniques, notamment pour le pesage de son kart. Avant le pesage, il est interdit d'intervenir de quelque façon que ce soit sur un kart. Il est également interdit de faire parvenir au pilote quelque objet que ce soit (lest, boisson ou nourriture).

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

### **Art. 4.4. Fiche enregistrement du matériel**

Chaque concurrent/pilote recevra lors du Contrôle Administratif une fiche « enregistrement du matériel ». Tous les détails relatifs au matériel doivent être inscrits sur cette fiche avant que le matériel ne soit présenté à l'enregistrement. Une fiche incomplète sera refusée par les Commissaires Techniques. Le numéro de course, le nom du pilote et sa nationalité devront être en place sur le kart lors de l'enregistrement du matériel.

### **Art. 4.5. Assistance Technique**

Lors des Manches, Pré finales et Finales, toute intervention sur le kart est interdite en dehors de la zone de réparation. Le pilote ne pourra recevoir une assistance que dans cette zone de réparation, indiquée dans le Règlement Particulier ou déterminée lors du Briefing. En dehors de la zone de réparation, 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.

Tout dispositif de transmission ou d'enregistrement d'images embarqué, est interdit dès les essais chronométrés.

Voir annexe 1.

### **Art. 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/ le Promoteur. Les représentants de la Presse ne pourront accéder à la piste que s'ils en ont fait la demande expresse auprès de l'Organisateur/Promoteur 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/Promoteur ainsi que démontrer qu'ils sont correctement et dûment assurés contre les risques qu'ils encourent.

## **Art. 6. Parc Fermé**

Voir Article 2.13 des Prescriptions Générales de la CIK-FIA.

Seuls les Commissaires Techniques et les Commissaires Sportifs peuvent pénétrer dans le Parc Fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée sans avoir eu l'autorisation des Commissaires Techniques. Dès la présentation du drapeau à damier (arrivée), la réglementation du Parc Fermé s'appliquera à la zone comprise entre la ligne d'arrivée et la pesée, aucun mécanicien ne peut donc s'y trouver. Il est interdit de contrôler la pression des pneus avant la pesée. L'Organisateur/Promoteur doit prévoir un Parc Fermé suffisamment grand et protégé, et également assurer qu'aucune personne non-autorisée ne puisse y accéder.

## **Art. 7. Sécurité Générale**

Voir Article 2.14 des Prescriptions Générales de la CIK-FIA.

### **Art. 7.1.**

Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur kart dans la direction opposée à celle de la course. Pendant les essais non-qualificatifs, les essais qualificatifs, les manches qualificatives 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 redémarre 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 redémarre grâce à une telle assistance, le pilote sera disqualifié du classement de la session concernée (essais non-qualificatif, essais qualificatifs ou course). 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. 7.2.**

Un pilote qui enlève son casque lors d'une session 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 ainsi que le pilote lorsqu'il conduit.

### **Art. 7.3.**

Aucun pilote ne pourra, pendant l'épreuve (lors des sessions le concernant), 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 Réparation en manifestera clairement l'intention, en temps utile, en levant le bras aux autres concurrents et s'assurera qu'il peut faire la manœuvre sans aucun danger.

### **Art. 7.4.**

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 non-qualificatifs, aux essais qualificatifs, aux manches qualificatives ou aux courses, 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 l'exclusion de la course. Le directeur de course, s'il le juge

nécessaire, pourra aussi à son appréciation, montrer le drapeau « avertissement ». 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 l'exclusion de la course/de la manifestation sur décision des Commissaires Sportifs.

**Art. 7.5.**

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

**Art. 7.6.**

Les pilotes de la catégorie X30 Shifter et X30 Super Shifter auront la possibilité de faire des essais de départ, après le drapeau à damiers, durant le tour de décélération, lors des essais non-qualificatifs et ceci uniquement aux endroits spécifiés dans le Règlement Particulier ou lors du briefing.

**Art. 7.7.**

En cas de course par temps de pluie (panneautage de la Direction 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 trop lent et/ou dangereux pour les autres pilotes, à cause de son choix de pneus. De fait, l'utilisation des pneus « slicks » est obligatoire dans tous les autres cas de figure.

**Art. 8. Examen Médical**

Le Directeur de Course, le Responsable Médecin en Chef et/ou les Commissaires Sportifs pourront exiger d'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 2017).

**Art. 9. Drapeaux, Feux Lumineux et Signification**

- a) 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.
- b) 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 jaune. 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.
- c) Drapeau à damiers noir et blanc : doit être agité et signifie la fin d'une session.
- d) 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.
- e) 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.
- f) 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 une sanction. Avoir un simple avertissement ne veut pas dire que le collègue des Commissaires Sportifs n'appliquera pas une sanction plus grave après la course.

- g) Drapeau jaune : c'est un signal de danger, il sera présenté aux pilotes de la façon agitée : 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. 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.
- h) 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.
- i) Drapeau bleu : est présenté aux pilotes qui sont en train d'être doublés ou qui risquent d'être doublés. Si deux catégories roulent ensemble (Par ex. : X30 Shifter / Super Shifter), le drapeau bleu pourra être présenté au pilote d'une catégorie qui gênerait le bon déroulement de la course de la seconde catégorie.
- j) Drapeau blanc : indique la présence sur la piste d'un véhicule très lent dans le secteur concerné du circuit.
- k) 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 : g et k.

## **Art. 10. Briefing**

### **Art. 10.1. Définition**

Le briefing est une réunion organisée par le Directeur de Course (ou un de ses représentants) pour tous les pilotes et concurrents qui participent à manifestation.

### **Art. 10.2. Objet**

- Rappeler aux pilotes et aux concurrents les points spécifiques du Règlement Particulier et les 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. 10.3. Présence**

La présence de tous les pilotes et concurrents est obligatoire, lors de chaque épreuve, pendant toute la durée du briefing sous peine d'amende ou même de disqualification de l'épreuve. Tout pilote ou concurrent absent au début du briefing ou pendant le briefing devra payer une amende de 50€. Le pilote/concurrent devra se présenter chez le Directeur de Course avant de pouvoir accéder à la piste. Un pilote/concurrent devra payer son amende avant les essais qualificatifs, sous peine de disqualification de l'épreuve. Si un

pilote ne se présente pas à deux reprises au briefing durant la même saison, le pilote pourra être disqualifié de l'épreuve suivante.

#### **Art. 10.4. Heure et Lieu**

L'heure du début et le lieu du briefing sont mentionnés dans le Règlement Particulier de l'épreuve. Le briefing devra toujours se dérouler avant le début des essais non-qualificatifs. 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. 11.1. 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 pour des actes commis par les personnes de leur entourage.

Les pilotes devront être titulaires d'une licence en cours de validité et des autorisations (visas) nécessaires délivrées par leur ASN affiliée à la CIK-FIA. Chaque pilote devra confirmer qu'il 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 qu'il s'engage à les observer.

2 types de licence sont délivrés par les ASN :

- La licence nationale permet à son détenteur de participer à toutes les épreuves inscrites au calendrier national de karting de l'ASN de la licence ou de participer à une course nationale d'un autre pays avec le visa de l'ASN de la licence ;
- La licence internationale permet à son détenteur de participer à toutes les épreuves inscrites au Calendrier International de la CIK-FIA, aux épreuves nationales karting de son ASN et aux épreuves nationales karting d'une autre ASN acceptant ces pilotes dans leurs championnats.

Pour de plus amples informations : voir Annexe B de l'Annuaire du Karting de la CIK-FIA 2017.

Le 2017 Belgian Karting Championship est ouvert aux pilotes possédant une licence valide suivant le tableau ci-dessous:

Mini :	National Karting Mini
X30 Cadet :	National Karting Cadet (ou CIK Karting-C Junior)
X30 Junior:	CIK Karting C-Junior ou National Karting Junior
X30 Senior:	CIK Karting C-Senior ou National Karting K
X30 Master:	CIK Karting C-Senior ou National Karting K
X30 Shifter:	CIK Karting C-Senior ou National Karting K
X30 Super Shifter:	CIK Karting C-Senior ou National Karting K
X30 Super :	CIK Karting C-Senior ou National Karting K

Un pilote avec une licence Junior peut choisir de rouler en classe Cadet s'il n'atteint pas l'âge de 15 ans dans l'année. Également, un pilote avec une licence Senior peut choisir de rouler en classe Junior s'il n'atteint pas l'âge de 16 ans dans l'année. Ce choix est définitif et ne peut pas être changé. Le même pilote ne peut participer que dans une seule catégorie.

## **Art. 11.2. Licence Concurrent**

### **Art. 11.2.1. Licence Concurrent Team**

Cette licence peut être délivrée à toute société commerciale sur présentation d'une attestation avec numéro de société (contacter l'ASN).

### **Art. 11.2.2. Licence Pilote Mineur**

Si le pilote est mineur, la demande de licence doit être accompagnée d'une autorisation parentale, légalisée par la commune et d'un abandon de recours signé par l'autorité parentale, le représentant légal ou l'autorisation de tutelle responsable. Ces signatures doivent être légalisées par la commune du domicile.

### **Art. 11.2.3. Procuration**

Tout titulaire d'une licence concurrent pourra déléguer, avec une procuration écrite, sa qualité de concurrent à une autre personne titulaire d'une licence concurrent ou à son écurie/club karting. Le pilote devra avertir l'Officiel chargé du contrôle de licences ou le Collège des Commissaires Sportifs. La procuration devra être rédigée comme suit et remise durant le Contrôle Administratif.

« Je, soussigné(e), (nom, prénom) \_\_\_\_\_, représentant légal de (nom, prénom du mineur d'âge) \_\_\_\_\_, licence concurrent numéro \_\_\_\_\_, donne procuration à (nom, prénom) \_\_\_\_\_, licence concurrent numéro \_\_\_\_\_, pour me représenter en tant que concurrent pour l'ensemble du Championnat/de l'épreuve (barrer ce qui n'est pas valable).

Fait à \_\_\_\_\_, le \_\_/\_\_/20\_\_. Signature du représentant légal + Signature du mandataire ».

### **Art. 11.2.4. Laissez-passer Parc Fermé**

Chaque pilote recevra durant le contrôle administratif deux laissez-passer (bracelets) pour les Parcs assistance (1 pilote + 1 mécanicien). Ces laissez-passer sont valables pour la durée totale de l'épreuve. Un préparateur peut obtenir maximum un laissez-passer supplémentaire pour les Parcs d'assistance et doit en adresser la demande sur place au Promoteur/Organisateur. Il doit mentionner clairement le nom de la personne à qui le laissez-passer est destiné et ce nom sera indiqué sur le laissez-passer. Étant donné que les laissez-passer sont à titre nominatif, il est impossible de se faire représenter par une tierce personne, même si elle fait partie du même team. Chaque forme de fraude engendrera un retrait immédiat des laissez-passer.

## **Chapitre 4 : Déroulement du Championnat**

### **Art. 12.1. Calendrier**

Le Calendrier du 2017 Belgian Karting Championship s'établira de la façon suivante :

- Mariembourg (Bel) : 11-12/03/2017
- Francorchamps (Bel) : 29-30/04/2017
- Genk (Bel) : 19-20/08/2017

### **Art. 12.2. Distance**

Les distances des courses de la phase finale (« les finales »), à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, seront égales au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser respectivement la distance de la catégorie concernée. Le drapeau à damier sera présenté au kart de tête lorsqu'il franchit la ligne d'arrivée (la ligne) à la fin du tour pendant lequel la distance concernée est atteinte. La ligne consiste en une ligne unique traversant la piste. Le classement final de l'épreuve sera le classement de la finale.

Mini :	+/- 13km
X30 Cadet :	+/- 16km
X30 Junior / Senior / Master / Super / Super Master :	+/- 20km
X30 Shifter / Super Shifter:	+/- 20km

En cas de temps pluvieux le nombre de tours à accomplir, mentionnée sur le timing officiel de manifestation, peut être réduit de 2.

### Art. 12.3. Généralités

Le 2017 Belgian Karting Championship est ouvert pour toutes les catégories aux pilotes détenteurs d'une licence belge (nationale ou internationale) ainsi qu'à tous les pilotes détenteurs d'une licence internationale d'une autre ASN affiliée à la FIA ou d'une licence nationale, accompagnée d'un visa d'une ASN membre de la CIK-FIA.

### Art. 12.4. Catégories

Les catégories du 2017 Belgian Karting Championship sont :

- Mini-Parilla
- X30 Cadet
- X30 Junior
- X30 Senior
- X30 Master
- X30 Shifter
- X30 Super Shifter
- X30 Super

### Art. 12.5. Droit d'inscription

Chaque pilote a la possibilité de s'inscrire pour la totalité des épreuves du 2017 Belgian Karting Championship ou à une seule épreuve. Le bulletin d'engagement officiel devra être rempli correctement, complètement et lisiblement. Le bulletin d'engagement est disponible sur le site [www.iame-belgium.com](http://www.iame-belgium.com). Aucun autre bulletin d'engagement ne sera accepté. Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un versement sur le compte repris dans les modalités 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. Lors du Contrôle Administratif, une caution de propreté de 20€ en espèces sera demandée à chaque pilote. Cette caution pourra être récupérée après l'épreuve, après contrôle de la propreté de l'emplacement dans le paddock. Une participation pour l'électricité pourra également être demandée.

### Tarifs 2017 :

#### Mini-Parilla

- 1 épreuve 135 € (+ 40 € droit de piste du samedi) = 175 €
- 1 épreuve droits majorés\*\* 135 + 50€ (+40 € droit de piste du samedi) = 225 €
- 3 épreuves 480 € (3x droits de piste samedi inclus)
- Droit de piste du vendredi : 40 €

#### X30 Cadet / Junior / Senior / Master / Super / Shifter 125cc / Super Shifter 175cc:

- 1 épreuve 195 € (+40 € droit de piste du samedi) = 235 €
- 1 épreuve droits majorés\*\* 195 € + 50€ (+40 € droit de piste du samedi) = 285 €
- 3 épreuves 645 € (3x droits de piste samedi inclus)
- Droit de piste du vendredi : 40 € / jour

**\*\* Les droits majorés sont applicables en cas d'inscriptions tardives, soit à partir de 10 jours avant l'épreuve concernée. 5 Jours avant l'épreuve concernée, il n'y aura plus moyen de s'inscrire pour des raisons d'organisation.**

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

### **Art. 12.6. Classement du Championnat de Belgique**

Le classement du championnat sera établi comme suit :

2 Résultats comptabilisés par épreuve :

- 1<sup>er</sup> Résultat = classement intermédiaire après les manches de qualifications
- 2<sup>ième</sup> Résultat = classement de la finale

Addition des 6 résultats (points acquis après le classement intermédiaire des manches qualificatives et de la finale lors de chacun des 3 meetings).

Chaque pilote devra décompter 1 moins bon résultat à l'issue du championnat.

Le titre de Champion de Belgique sera attribué au pilote qui aura obtenu le plus grand nombre de points dans sa catégorie.

Si une course est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales sans pouvoir repartir, et si moins de deux tours ont été couverts, aucun point ne sera attribué. Si plus de deux tours mais moins de 75% de la distance prévue pour la course sont couverts (arrondie au nombre entier supérieur de tours), la moitié des points sera attribuée. La totalité des points sera attribuée si 75% ou plus de la distance prévue ont été couverts. Si deux courses d'une même épreuve sont annulées pour raison de force majeure, le promoteur pourra prévoir une autre épreuve.

Pour chaque classement intermédiaire et chaque finale, les points pilotes seront attribués de la manière suivante :

1. 40 points	13. 22 points	25. 10 points
2. 36 points	14. 21 points	26. 9 points
3. 33 points	15. 20 points	27. 8 points
4. 31 points	16. 19 points	28. 7 points
5. 30 points	17. 18 points	29. 6 points
6. 29 points	18. 17 points	30. 5 points
7. 28 points	19. 16 points	31. 4 points
8. 27 points	20. 15 points	32. 3 points
9. 26 points	21. 14 points	33. 2 points
10. 25 points	22. 13 points	34. 1 point
11. 24 points	23. 12 points	
12. 23 points	24. 11 points	

Une disqualification d'une course, sur décision du Collège des Commissaires Sportifs, donne un résultat de 0 points pour cette course du championnat. Ce résultat ne peut être déduit des résultats à la fin de l'année sauf s'il s'agit d'une disqualification pour poids non-conforme ou sur décision contraire des Commissaires Sportifs. Une disqualification d'une épreuve donne un résultat de 0 points pour toutes les courses de cette épreuve.

La non-présentation au départ d'une course donne également lieu à un résultat de 0 points pour cette course du championnat.

## **Art. 12.7. Egalité**

Si à la fin de l'année deux pilotes sont à égalité de points dans le classement final du championnat, il sera d'abord tenu compte, pour les départager, du nombre de premières places obtenues pendant les courses du championnat. Ensuite, il sera tenu compte du nombre de secondes places, de troisièmes places, etc. Si cette procédure ne permet pas de départager les pilotes, le pilote avec le temps le plus rapide pendant les derniers essais qualificatifs sera le vainqueur.

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

### **Art. 13. Généralités**

L'épreuve se composera au moins d'essais non-qualificatifs, d'essais qualificatifs, de warm-up, de manches qualificatives et d'une phase finale.

- Essais non-qualificatifs : l'horaire de l'épreuve devra prévoir des essais non-qualificatifs pour chaque catégorie. Ils seront réservés aux pilotes ayant satisfait aux vérifications sportives.
- Essais qualificatifs : voir Article 18.B des Prescriptions Spécifiques CIK-FIA
- Manches qualificatives (si nécessaire) : voir Article 18.C des Prescriptions Spécifiques CIK-FIA.
- Finale : 34 pilotes maximum disputeront la finale (Les 34 premiers classés à l'issue des manches qualificatives)

La grille de départ des manches qualificative est déterminée par le résultat des essais qualificatifs.

La grille de départ de la finale sera déterminée par le classement intermédiaire à l'issue des manches qualificatives.

### **Art. 14. Essais non-qualificatifs**

La piste devra être accessible pour des essais non-qualificatifs préalables à toute compétition, pendant une période minimale de 8 minutes par catégorie. Le matériel utilisé lors des essais non-qualificatifs devra correspondre au matériel marqué sur la fiche « enregistrement du matériel ».

### **Art. 15. Essais qualificatifs**

Les pilotes ayant satisfait à l'enregistrement du matériel peuvent prendre part à une séance qualificative de minimum 8 minutes par catégorie. Lors de chaque séance de qualification, le pilote prendra le départ au moment de son choix. Tout pilote ayant franchi la ligne tracée à la sortie de l'aire de départ sera considéré comme ayant pris le départ. Ses temps seront pris en compte quelles que soient les circonstances. Tous les tours complets sont chronométrés et le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors de la séance. En cas d'ex-aequo entre deux pilotes, le deuxième meilleur temps accompli sera déterminant, et ainsi de suite en cas de nouvel ex aequo.

Si plus de 34 pilotes sont inscrits dans une catégorie, 2 groupes distincts seront déterminés pour les essais qualificatifs, soit par tirage au sort, soit pairs/impairs, soit suivant les classements enregistrés lors des essais non-qualificatifs. Le classement des essais qualificatifs sera déterminé comme suit : le plus rapide des 2 groupes sera classé premier, le plus rapide de l'autre groupe sera classé 2<sup>ème</sup>. Ensuite le pilote du second du groupe le plus rapide sera classé 3<sup>ème</sup>, le pilote second de l'autre groupe sera classé 4<sup>ème</sup> et ainsi de suite.

#### **Art. 15.1. Classement**

Le classement des essais qualificatifs officiels déterminera la grille de départ de chacune des manches qualificatives. La grille de départ de la finale sera déterminée par le classement intermédiaire officiel à l'issue des manches qualificatives.

### **Art. 15.2. Aide**

Il est interdit à quiconque d'aider un pilote après la ligne tracée à la sortie de la grille de départ. Tout arrêt d'un pilote en zone de réparation ou en parc d'assistance arrivée sera définitif lors des essais qualificatifs. En aucun cas il ne lui sera permis de repartir.

### **Art. 16. Finale**

Lors de chaque épreuve du 2017 Belgian Karting Championship, une finale sera organisée pour chaque catégorie.

Un pilote qui n'atteint pas l'arrivée d'une course sera classé en fonction du nombre de tours qu'il a réellement effectués.

### **Art. 17. Grille de Départ**

Voir article 2.19 des Prescription Générales de la CIK-FIA.

#### **Art 17.1. Généralités**

En cas de force majeure ou de circonstances indépendantes de la volonté de l'Organisateur, le Collège des Commissaires Sportifs pourra remplacer les essais chronométrés par un tirage au sort. À l'issue de chaque séance d'essais qualificatifs, la grille de départ sera affichée au tableau officiel d'affichage. Le lieu de ce tableau est mentionné dans le Règlement Particulier de manifestation. Seuls les pilotes qui y figurent seront autorisés à prendre le départ des courses (finales)

Tout pilote dont le kart est dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit, ou qui a de bonnes raisons de croire que son kart ne sera pas prêt à prendre le départ, doit en informer le responsable de la Pré-Grille, qui avertira le Starter et/ou Directeur de Course.

#### **Art. 17.2. Accès**

L'accès à la grille prendra fin cinq (5) minutes avant l'heure prévue pour le départ de la manche qualificative ou de la finale prévu dans le timing. Tout kart qui n'a pas pris sa position sur la grille ne sera plus autorisé à le faire, sauf circonstances exceptionnelles laissées à l'appréciation du Directeur de Course. Tout pilote présent, avec son kart, sur la grille dans les délais sera considéré comme partant.

Il est de la responsabilité des pilotes / concurrents d'avoir satisfait aux contrôles des pneus (Scanning) et spoiler avant (catégories concernées) leur permettant d'accéder en pré-grille dans les temps impartis.

### **Art. 18. Départ**

Voir Article 2.20 des Prescriptions Générales de la CIK-FIA.

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 relative à la procédure de départ pourra entraîner une pénalité.

#### **Art. 18.1. 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 constitué 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 commencé. Ils ne peuvent plus recevoir d'assistance extérieure. Tout pilote qui ne se sera pas mis, à temps, avec son kart, aux ordres du Starter ne pourra quitter la Pré-Grille que sur ordre de celui-ci.

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 peloton. Au cas où le pilote tenterait de démarrer quand même avant la fin du tour de formation, il se verra présenter le drapeau noir et sera mis hors course.

Dans le cas d'un départ lancé, un pilote retardataire aura la possibilité de rejoindre sa place sur la grille uniquement si cette manœuvre ne gêne pas les autres pilotes et dans tous les cas avant d'avoir franchi la ligne rouge du premier tour de chauffe, 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 mise hors 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.

Si le Directeur de course donne un deuxième tour de chauffe, le pilote qui n'aurait pas regagné sa place avant la ligne rouge durant le premier tour de chauffe pourra reprendre sa place dans le second. Toutefois, dans le cas de plusieurs tours de chauffe, il est toujours interdit de reprendre sa place après la ligne rouge sous peine de sanction (drapeau noir).

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 une pénalité au(x) fautif(s).

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. 18.2. Départs arrêtés pour karts à boîte de vitesses**

Au terme de leur tour de formation, les pilotes prendront place sur leur emplacement de départ. Le Directeur de Course (ou son Adjoint) se trouvera sur la ligne de départ, drapeau rouge levé.

Tous les feux resteront éteints jusqu'à ce que le dernier kart ait pris place sur la grille. Quand tous les karts seront immobilisés sur la grille, un Officiel/Commissaire de Piste présentera un drapeau vert en fond de grille. Le Directeur de Course, son Adjoint et le Commissaire de Piste évacueront ensemble la piste et les pilotes se trouveront sous les ordres du Starter.

Le Starter lancera la séquence d'allumage des feux rouges (successivement). Le départ sera considéré comme donné à l'extinction des feux commandés manuellement par le Starter ou le Directeur de Course. S'il n'est pas satisfait de la procédure de départ, le Starter allumera les feux orange clignotants, lesquels signifieront qu'un tour de formation supplémentaire devra être effectué. Si un pilote ne démarre pas, il est dans l'obligation de rester dans son kart et de la signaler en levant le bras.

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

Lors d'un départ arrêté, le pilote retardé devra redémarrer sans aide extérieure et il ne pourra plus reprendre sa place originale sur la grille de départ. Il devra démarrer depuis la dernière place sur la grille de départ. Les places vides sur la grille de départ devront donc rester vides.

#### **Art. 19. Suspension/Neutralisation d'une manche qualificative ou d'une Course**

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 qualificative ou une course. 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 qualificative ou la course, 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 de départ.

Tous les karts en course devront se mettre en file indienne 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 de départ à la fin de la neutralisation, tout dépassement sera interdit. Au retour vers la ligne de départ, 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 de départ. 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. 20. Arrêt de la course**

Si le signal de suspension est donné au drapeau rouge :

- Pendant les essais non-qualificatifs ou essais qualificatifs : 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 course : 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. 21. Nouveau Départ**

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

### **Art. 22. Arrivées**

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

#### **Art. 22.1. 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. 22.2. Parc assistance arrivée**

Après avoir reçu le signal de fin de course, tous les karts devront aller directement au parc assistance arrivée, sans s'arrêter et sans assistance externe (à l'exception de celle des Commissaires de Piste, si nécessaire). Tout kart classé se trouvant dans l'impossibilité de gagner le Parc Fermé par ses propres moyens sera placé sous le contrôle exclusif des Commissaires de Piste, qui veilleront à ce que le kart soit conduit au Parc assistance arrivée en toute régularité.

Voir Annexe 1.

### **Art. 23. Classement d'une épreuve et Remise de Prix**

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

**Art. 24. Chronométrage**

Le chronométrage sera électronique. La présence d'un transpondeur AMB TranX160 ou AMB X2 fonctionnant est obligatoire à partir des essais non-qualificatifs, sous peine d'une amende de 50€. Le pilote est responsable du fonctionnement, de la charge et du montage du transpondeur (personnel ou en location) 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 soit utiliser leur propre transpondeur, soit louer un transpondeur à l'organisateur (25 € par épreuve) Si un pilote perd ou égare un transpondeur fourni par l'Organisateur, il lui sera facturé au prix coûtant (300 € TVA comprise).

Les transpondeurs pris en location à l'organisateur seront fournis avant la première séance d'essais non-qualificative de chaque catégorie.

**Art. 25. Incidents**

Voir Article 2.24 des Prescriptions Générales de la CIK-FIA.

**Art. 25.1.**

Un incident signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes (ou toute action d'un pilote, rapportée aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course ou les Juges de Faits, ou notées par le Collège des Commissaires Sportifs et rapportée au Directeur de Course pour enquête), qui a ou ont :

- Provoqué un arrêt d'une course/session ;
- Violé le Code Sportif International de la FIA ou les Prescriptions Générales de la CIK-FIA ou les Prescriptions Générales du présent Règlement Sportif ;
- Pris un départ anticipé ;
- Violé la signalisation par drapeau ;
- Fait prendre un faux départ à un ou plusieurs karts ;
- Causé un accident ;
- Fait quitter la piste à un pilote ;
- Illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime d'un pilote ;
- Illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.

**Art. 25.2.**

Il appartiendra au Collège des Commissaires Sportifs de décider si un ou des pilotes est/sont mêlé(s) dans un incident. Le ou les pilote(s) concernés par un incident ne peuvent quitter l'enceinte du circuit sans le consentement du Collège des Commissaires Sportifs. Le Collège des Commissaires Sportifs peut infliger une pénalité en temps de 10 secondes à tout pilote ayant causé un incident. Si l'incident est causé au cours d'une séance d'essais qualificatifs, ils peuvent procéder à l'annulation de ses trois meilleurs temps réalisés dans la séance concernée. Le Collège des Commissaires Sportifs pourra toujours décider d'une autre sanction.

**Art. 26. Pénalités**

Dans le cadre du Belgian Karting Championship 2017, le Collège des Commissaires Sportifs pourra tenir compte des éventuelles pénalités/avertissements encourus par un pilote durant la ou les épreuves précédentes du championnat en question. L'organisateur tiendra à jour la liste des pénalités encourues par les pilotes durant l'ensemble des épreuves du championnat et la mettra à disposition du Président du Collège des Commissaires Sportifs.

	<b>A. Vérification administratives et Techniques</b>	<b>et Sanctions</b>
1.	Arrivée après fermeture, sans excuse	À la discrétion du Collège des

		Commissaires Sportifs
2.	Attitude incorrecte ou antisportive	À la discretion du Collège des Commissaires Sportifs
	<b>B. Essais non-qualificatifs</b>	
3.	Rouler sans s'être présenté aux vérifications administratives et techniques	Disqualification de l'épreuve
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 aux vérifications administratives et techniques	Disqualification de l'épreuve
10.	Non-respect du drapeau jaune	À la discretion du Collège des Commissaires Sportifs
11.	Pilotage dangereux, attitude antisportive caractérisée	À la discretion du Collège des Commissaires Sportifs
12.	Non-respect du drapeau noir/disque orange + n° après 3 présentations au pilote	Disqualification
13.	Aide extérieure	Disqualification et perte totale des chronos
14.	Tour volontairement non parcouru entièrement	Disqualification et perte totale des chronos
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	Disqualification et perte totale des chronos
17.	Non-passage à la pesée après la séance d'essais qualificatifs ou à la rentrée du parc fermé	Disqualification et perte totale des chronos
	<b>D. Durant la course</b>	
18.	Reprendre sa place après la ligne rouge (départ lancé) ou dans la grille de départ (départ arrêté) après un problème	Disqualification
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
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 jaune plus de 2 fois	À la discretion du Collège des Commissaires Sportifs
25.	Non-respect du drapeau bleu, 1 <sup>ère</sup> fois	Avertissement
26.	Non-respect du drapeau bleu, 2 <sup>ème</sup> fois	Pénalité de 5 secondes
27.	Non-respect du drapeau bleu plus de 2 fois	À la discretion du Collège des Commissaires Sportifs
28.	Non-respect du drapeau noir/disque orange + n° après 3 passages : drapeau noir+numéro	Disqualification
29.	Non-respect du drapeau doublé (bleu diagonale rouge + n°)	Disqualification
30.	Aide extérieure caractérisée : drapeau noir+	Disqualification

	numéro	
31.	Tour non parcouru entièrement involontairement ou suite à un incident provoqué sans gain pour le pilote concerné	Dernier avertissement drapeaux N/B + numéro
32.	Tour non parcouru entièrement ayant entraîné un gain	Pénalité de 10 secondes
33.	Repoussé accidentellement	Pénalité de 5 secondes
34.	Pilotage agressif, non approprié	Pénalité de 10 secondes
35.	Pilotage dangereux, antisportif caractérisé ou volontaire : drapeau noir + n°	Disqualification
	<b>E. Durant l'épreuve</b>	
36.	Rentrée dangereuse dans les stands	Pénalité de 10 secondes, sanction supplémentaire à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs
37.	Ne pas obéir aux injonctions du responsable de la pré-grille	Pénalité de 10 secondes, sanction supplémentaire à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs
38.	Attitude antisportive du pilote en course et/ou d'un accompagnant dans l'enceinte du circuit : drapeau noir + n°	Disqualification et renvoi possible au Tribunal Sportif
39.	Rouler dans le paddock	Interdiction de départ, disqualification
40.	Faire tourner un moteur dans le paddock (si interdit)	Disqualification aux essais qualificatifs, aux manches qualificatives ou à la finale
41.	Rouler, visière levée par temps sec, 1 <sup>ère</sup> fois	Avertissement
42.	Rouler, visière levée par temps sec, 2 <sup>ème</sup> fois	Pénalité de 10 secondes
43.	Poids non-conforme ou non-passage à la pesée	Disqualification
44.	N° de moteur différent de la fiche technique ou type de moteur non enregistré ou non-conforme pour la catégorie	Disqualification de l'épreuve

## Art. 27. Contrôle Technique

### Art. 27.1.

L'Organisateur et le Promoteur d'épreuves fourniront le personnel nécessaire à la gestion des Parcs assistance "départ", "arrivée" et Fermés. De plus ils devront prévoir, au minimum, 2 talkiewalkies en liaison avec la Direction de Course : 1 pour le Commissaire Technique, 1 pour le Président du Collège des Commissaires Sportifs. L'Organisateur/Promoteur mettra à la disposition des Commissaires Techniques un local comprenant 2 tables, 1 alimentation électrique ainsi qu'un écran de télévision qui montrera les résultats de la session concernées.

### Art. 27.2.

Le poids devra être contrôlé sur une balance de précision et qui peut peser jusque minimum 200 kg.

L'Organisateur/Promoteur sera tenu de fournir aux Commissaires Techniques le certificat de contrôle de la balance ainsi que des masses étalons en cours de validité (maximum 2 ans). L'Organisateur/Promoteur est responsable de la présence de cette balance ainsi que des masses étalons.

En outre, celle-ci ne pourra pas quitter son emplacement, la pose une fois effectuée, durant tout le temps de l'épreuve (sauf cas de force majeure). Elle doit être à la disposition des concurrents à partir des essais non-qualificatifs et doit de préférence être située à l'entrée du Parc Fermé dans une zone protégée et facilement accessible.

**Art. 27.3.**

Le Contrôle Technique du moteur (démontage complet), carburant, châssis, etc. peut être effectué à n'importe quel moment de la manifestation et ceci sans avis préalable des Commissaires Techniques ou Sportifs. Le Contrôle Technique peut aussi avoir lieu suite à une réclamation déposée conformément au Code Sportif International de la FIA et conformément au Code Sportif National des ASN concernées. Une réclamation technique doit être accompagnée des cautions suivantes :

- Carburateur : 400€
- Culasse et cylindrée : 400€
- Moteur complet : 650€
- Essence : 650€

**Art. 27.4.**

Si le matériel/la pièce est déclaré non-conforme, celui-ci doit rester à la disposition de la Commission Technique. Le refus de Contrôle Technique entraîne automatiquement et sans recours la suspension du pilote et du concurrent pour l'ensemble du Belgian Karting Championship 2017. Le pilote est entièrement responsable de la conformité de son matériel.

Le Contrôle Technique pourra conserver le matériel démonté/pièce prélevé, le temps nécessaire aux vérifications techniques. Les pièces non-conformes seront conservées jusqu'à la fin du Belgian Karting Championship 2017.

La totalité du matériel sera conservée jusqu'à l'officialisation des résultats. Suite à une réclamation, lorsqu'une décision concernant la conformité du moteur ou du carburant est prise, le règlement financier du litige s'effectue de la manière suivante :

1. Le plaignant a raison :
  - a. Le plaignant est intégralement remboursé ;
  - b. Le succombant (concurrent fautif) supporte les frais de démontage ;
  - c. Le succombant (concurrent fautif) devra verser au RACB Sport une somme égale à la caution ;
  - d. Le succombant (concurrent fautif) perd tous les points acquis pour cette épreuve du Belgian Karting Championship 2017;
  - e. Le succombant (concurrent fautif) est suspendu pour l'ensemble du Belgian Karting Championship 2017 uniquement dans le cas de cylindrée non-conforme ;
  - f. Le succombant (concurrent fautif) peut être déféré devant le Tribunal Sportif National.
2. Le plaignant n'a pas raison :
  - a. Le plaignant perd les frais de démontage ;
  - b. Sa caution sera versée au RACB Sport ;
  - c. Le concurrent innocenté reçoit les frais de démontage à concurrence du barème repris en Art. 27.3

**Art. 28. Dispositions particulières**

**Art. 28.1. Carénage avant et kit de montage de carénage avant (sauf X30 Shifter et X30 Super Shifter)**

L'utilisation d'un kit de montage CIK/FIA 2015-2020 et d'un carénage homologué par la CIK/FIA 2015 (ou compatible avec le nouveau kit de montage homologué CIK/FIA 2015-2020) est obligatoire. La commission technique se réserve le droit de refuser un carénage avant ou de ses composants qui ne répondraient pas aux normes requises dans le but de garantir le décrochage régulier de celui-ci en cas de tamponnement (conditions obligatoires pour les carénages avant CIK/FIA 2015-2020).

Le pilote doit arriver au Parc d'assistance départ avec le carénage avant démonté.

### **Art. 28.2. Pénalité applicable pour non-conformité du carenage avant**

Le drapeau noir avec disque orange + course n ° (Problème technique) n'est pas systématiquement présenté aux pilotes dont le carénage avant n'est plus dans la bonne position.

Une pénalité de 10 secondes (5 secondes en catégorie Mini-Parilla) s'appliquera après la constatation des faits par les officiels (Directeur de course, juge des faits, commissaires sportifs et commissaires techniques) au passage de la ligne d'arrivée, lors de la rentrée au parc d'assistance ou avant de passer à la pesée sur la bascule.

La pénalité est incontestable et définitive. La pénalité est notifiée au Pilote dans le parc d'assistance arrivée et chaque Pilote est invité à signer la feuille de rapport. La feuille de rapport est envoyée à la Commission sportive et les pénalités sont appliquées instantanément. Les Pilotes / Concurrents qui auront eu une pénalité ne seront pas appelés par la Commission sportive. La pénalité est appliquée uniquement dans le cas où le carénage avant est complètement décroché du système de retenue.

Un pilote provoquant intentionnellement le détachement du carénage avant d'un autre Pilote (Constaté par un officiel ou un juge de faits), sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs.

Il est strictement interdit aux pilotes de refixer le carénage avant, que ce soit sur la piste, sur la remorque de ramassage ou dans la zone d'assistance arrivée. La violation d'une telle prescription est subordonnée à la disqualification du conducteur des essais qualificatifs, manche ou course concernée.

Toute modification constatée sur le système de fixation CIK / FIA ou sur l'un de ses composants, est susceptible d'entraîner la disqualification du pilote.

### **Art. 28.3. Dessin technique n°2c**

Voir Annexe 1

### **Art. 29. Réclamation – Appel – Amende**

Les réclamations peuvent uniquement être introduites par un concurrent qui participe à l'épreuve dans la catégorie qui le concerne. Sous peine de nullité, elles doivent se faire par écrit et être introduites dans les 30 minutes qui suivent l'affichage des résultats officiels au tableau d'affichage officiel pour la finale et dans les 10 minutes pour les essais qualificatifs et les manches qualificatives.

Sous peine de nullité, les réclamations doivent être remises au Collège des Commissaires Sportifs. Le droit de réclamation s'élève à 500€.

En cas de réclamation sur un point technique, toutes les pièces prélevées resteront à la disposition de la Commission Technique jusqu'à la fin de la procédure engagée.

Toutes les amendes et droits de réclamation doivent être payés en espèces auprès du Collège des Commissaires Sportifs avant toute autre participation à une session de l'épreuve en cours.

Un éventuel appel sera accompagné d'un droit d'appel de 1.000€ (appel national). Un éventuel appel international doit être accompagné d'un droit d'appel de 6.000€.

### **Art. 30. Compétences**

Lors d'une épreuve du Belgian Karting Championship 2017, le(s) Directeur(s) de Course, le Secrétaire de l'épreuve et le Starter devront préalablement être approuvés par le RACB Sport. Les autres responsables seront désignés par l'Organisateur/Promoteur.

Les Commissaires Sportifs et les Commissaires Techniques seront désignés par le RACB Sport. Tous les officiels qui sont repris dans le Règlement Particulier de l'épreuve, doivent être titulaires d'une licence d'officiel.

Le promoteur fournira un ou plusieurs contrôleur(s) technique(s) afin d'épauler les contrôleurs désignés par le RACB.

Le nombre de commissaires de piste en charge de la sécurité du circuit ainsi que le nom de l'équipe seront, pour chaque épreuve, mentionnés dans le règlement particulier et approuvés par le RACB.

#### **Art. 31. Rapports – Documents Officiels durant l'épreuve**

L'affichage des documents officiels ainsi que les décisions prises par le Collège des Commissaires Sportifs et des résultats de chaque session/course doit se faire d'une manière effective au tableau d'affichage officiel dont l'endroit sera stipulé dans le Règlement Particulier de manifestation. L'heure et la date doivent également être mentionnées sur les documents officiels ainsi que les signatures des Commissaires Sportifs.

#### **Art 32.**

L'organisateur, le RACB Sport et le promoteur des épreuves ainsi que les propriétaires des circuits déclinent toutes responsabilités en cas de vol de matériel au cours d'une épreuve du Belgian Karting Championship 2017. Chaque pilote, concurrent ou team est responsable de tout son matériel dans le paddock, sur la piste ou dans tout espace privatif.

En cas de divergence d'interprétation du présent règlement, seul le texte français fera foi.

Ce règlement a été approuvé le 28/02/2017 avec le numéro de visa S01-BKCH/B17

## ANNEXE 1

### **DISPOSITIONS**

#### **PARC ASSISTANCE, PRE-GRILLE, PARC FERME**

### **DEFINITIONS**

#### **Parc d'Assistance «Départ»**

Zone située entre le Paddock et la Pré-Grille à accès restreint où le Pilote et un seul de ses Mécaniciens peuvent accéder.

#### **Parc d'Assistance «Arrivée»**

Zone située entre la piste et le Paddock à accès restreint où le Pilote et un seul de ses Mécaniciens peuvent accéder.

#### **Pré-grille**

Zone où les karts sont posés au sol, sur un emplacement défini et affiché à l'avance, en attendant le départ du tour de formation.

#### **Parc Fermé**

Zone fermée, situé à côté du parc assistance arrivée et où est parké le matériel pendant le délai réglementaire « et / ou » en attente des contrôles.

Seuls les Officiels chargés des contrôles et les mécaniciens concernés peuvent y pénétrer.

### **CONDITIONS NORMALES**

Toute mise en marche de moteur est interdite dans les parcs assistance départ et arrivée, parc fermé ainsi que sur la pré-grille avant la présentation du panneau moteur. Sur demande justifiée, après autorisation et sous le contrôle des commissaires techniques, une mise en marche du moteur peut être autorisée dans ces différentes zones.

#### **Team Managers et Motoristes**

Les Team Managers et Motoristes pourront pénétrer dans les parcs d'assistance départ et arrivée ainsi que sur la pré-grille. Ils devront porter et présenter le « laisser- passer » qui leur aura été délivré **exclusivement** par l'organisateur. Ils ne pourront en aucun cas intervenir sur le kart en parc assistance départ et arrivée ainsi qu'en pré-grille, excepté sur demande d'un commissaire technique.

#### **Parc d'Assistance «Départ »**

**Seuls** le montage et démontage des roues, le réglage de la largeur des voies, le contrôle et l'ajustement de la pression des pneumatiques sont autorisés.

**Toute** intervention liée à la **sécurité** ne pourra se faire qu'avec l'autorisation d'un commissaire technique.

#### **Parc d'Assistance «Arrivée»**

**Seul**, le **contrôle** de la pression des pneumatiques est autorisé.

Toute intervention ne pourra se faire qu'avec l'autorisation d'un commissaire technique.

#### **Pré-grille**

**Seul** le **contrôle** de la pression des pneumatiques est autorisé.

Fermeture pré-grille :

L'heure affichée est l'heure de fermeture de la porte de la pré-grille.

**Chaque pilote doit avoir franchi cette porte avant l'heure affichée**, une sirène annoncera les 5 dernières minutes avant de sa fermeture.

Tout pilote se présentant hors délai ne sera pas autorisé à rentrer.

Lorsque les karts s'élanceront pour le tour de chauffe, si un kart ne démarre pas, **toute intervention quelle qu'elle soit** du mécanicien entrainera le départ du kart en dernière position.

Le non-respect de ces dispositions entrainera la présentation du drapeau noir et mise hors course de la manche.

**Parc Fermé**

Toute intervention est interdite sans l'autorisation d'un commissaire technique.

**CONDITIONS EXCEPTIONNELLES**

En cas de changement brutal de météo, alors que les pilotes sont en pré-grille, le directeur de course **seul** peut décider de décaler le départ.

Tous les pilotes seront alors autorisés à retourner en **parc assistance départ** pour se mettre en configuration pluie sous la surveillance des commissaires technique.

**Seront alors uniquement autorisés :**

- le démontage et montage des roues
- le réglage de la largeur des voies AV et AR
- le contrôle et l'ajustement de la pression des pneumatiques
- Le changement de la bougie
- Le retournement du silencieux d'aspiration OU la pose de la protection pluie

**Toute autre intervention est formellement interdite.**

Ces interventions ne pourront être réalisées que par le **mécanicien et son pilote**.

**Toute autre aide est interdite.**

Le **non-respect** de ces dispositions entrainera l'interdiction d'accès à la pré-grille ou la présentation du **drapeau noir** et de ce fait la mise hors course de la manche.

## ANNEXE 2

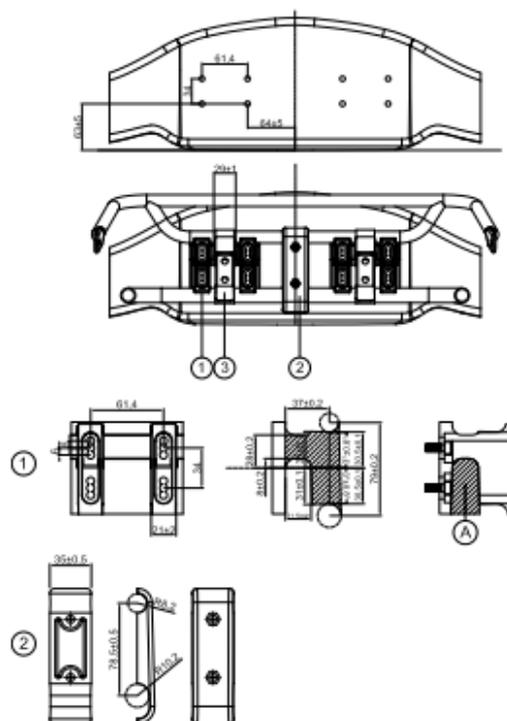
DESSINS TECHNIQUES  
TECHNICAL DRAWINGS

## DESSIN TECHNIQUE N°2c

## TECHNICAL DRAWING No. 2c

## Kit de montage de carénage avant

## Front fairing mounting kit



Il n'est permis de fixer le carénage avant sur le kart qu'au moyen du kit de montage de carénage avant. Aucun autre dispositif n'est autorisé. Le carénage avant doit pouvoir reculer librement en direction du châssis sans aucune obstruction d'une partie quelconque pouvant limiter le mouvement.

Les pare-chocs avant (tubes inférieur et supérieur) doivent être rigidement fixés au châssis et présenter une surface lisse. Toute intervention mécanique ou autre destinée à augmenter la friction des pare-chocs avant est strictement interdite.

**Définition «Kit de montage de carénage avant»**

1. Kit de support de montage pour carénage avant (2 pièces + 8 vis au total).
  2. Support de pare-chocs avant (2 demi-coques + 2 vis au total).
  3. Brides à crochet réglables (les 2 pièces doivent être fabriquées en métal).  
Le logo de la CIK et le numéro d'homologation doivent être estampillés sur chaque pièce.
1. Kit de support de montage pour carénage avant (les 2 pièces doivent être fabriquées en plastique).
  2. Support de pare-chocs avant (les 2 demi-coques doivent être fabriquées en plastique).

*It is only permitted to fix the front fairing onto the kart using the front fairing mounting kit. No other device is authorised. It must be possible for the front fairing to move freely back in the direction of the chassis without any obstruction from any part that may restrict movement.*

*The front bumpers (lower and upper tube) must be rigidly connected with the chassis and must have a smooth surface. Any mechanical work or other intervention to maximize the friction of the front bumpers is strictly forbidden.*

**Definition «Front fairing mounting kit»**

1. Mounting bracket kit for front fairing (2 pieces + 8 screws in total).
  2. Front bumper support (2 half shells + 2 screws in total).
  3. Adjustable hook clamps (the 2 pieces, shall be made of metal).  
CIK Logo & Homologation number shall be embossed on each piece.
1. Mounting bracket kit for front fairing (the 2 pieces shall be made of plastic).
  2. Front bumper support (the 2 half shells shall be made of plastic).