

IAME SERIES BENELUX 2021



Règlement Sportif



Chapitre 1 : Définitions et Classifications – Groupes et Catégories

Voir chapitre Définitions et Classifications de l'Annuaire du Sport Karting 2021 de la FIA Karting.

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 2021 de la FIA Karting.

Art. 1.2. Organisation

La « IAME Series Benelux 2021 » est composée des 6 catégories (et 10 classements) et est organisée par le Karting Club Mariembourg.

IAME-Belgium (le Promoteur), le Karting Club de Mariembourg et leurs partenaires se réservent 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 la IAME Series Benelux dans le monde entier.

Art. 1.3. Informations spécifiques à la IAME Series Benelux

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
Mail : info@iame-belgium.com
Personne de contact : Thierry Lepinne

Bureau de l'organisation :

Karting Club Mariembourg
Rue du Karting 13
5660 Mariembourg
Website : www.iameseriesbenelux.com
Mail : olivier@kcmariembourg.be
Personne de contact : Olivier Cèbe

Art. 1.4. Catégories

Les catégories reprises dans la IAME Series Benelux sont :

- Mini Rookie
- Mini
- X30 Junior (+ classement Rookie)
- X30 Senior (+ classement Rookie)
- X30 Master (+ classement Gentleman)
- X30 Super Shifter (+ classement Master)

Art. 1.5. Accessibilité

- Mini Rookie : 7 ans accomplis à 10 ans dans l'année
- Mini : 10 ans dans l'année à 12 ans dans l'année
- X30 Junior : 12 ans dans l'année à 15 ans dans l'année, quelle que soit la licence.
- X30 Senior : 14 ans dans l'année à 30 ans dans l'année.
- X30 Master : à partir de 25 ans dans l'année ou à partir de 16 ans dans l'année si le pilote pèse au minimum 75 kg équipement compris (combinaison, casque, chaussures, gants), à partir de 40 ans pour le classement Gentleman
- X30 Super Shifter 175cc : à partir de 15 ans dans l'année, pour le classement Master : à partir de 30 ans ou à partir de 21 ans dans l'année si le pilote pèse au minimum 80kg équipement compris (combinaison, casque, chaussures, gants)

En X30 Master, le vainqueur en Gentleman (+ 40 ans) sera appelé sur le podium s'il y a plus de 3 inscrits à l'épreuve concernée.

En X30 Super Shifter, un classement Master sera effectué et sera accompagné d'un podium. Les pilotes en Master ont 30 ans et plus ou 21 ans et plus si le pilote pèse au minimum 80kg, équipement compris (combinaison, casque, chaussures, gants).

Un classement Rookie de la catégorie Sénior, 1^{ère} année dans la discipline et – 16 ans (Règlement FIA Karting), sera effectué et accompagné d'un podium.

Un classement Rookie de la catégorie X30 Junior, 1^{ère} année dans la discipline, sera effectué et accompagné d'un podium.

La meilleure féminine du week-end sera récompensée sur chaque épreuve (classement effectué au pro-rata du nombre de pilotes engagés dans chaque catégorie).

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 de la IAME Series Benelux. 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 ou mécanicien) ou team-manager n'observant pas une conduite adaptée à l'esprit de la IAME Series Benelux ou dont l'attitude pourrait nuire à l'image du karting en général, y compris sur les réseaux sociaux.

L'organisateur se réserve le droit de refuser l'accès au Parc d'Assistance à tout mécanicien ou team manager n'observant pas ou n'ayant pas observé une conduite adaptée à l'esprit de la IAME Series Benelux 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 de son ou de ses mécanicien(s), préparateur(s) ou toutes personnes liées à celui-ci, licenciés RACB ou non.

Nous rappelons qu'une licence « Mechanic Karting » existe et qu'elle permet à son détenteur de bénéficier d'une assurance.

Chapitre 2 : Prescriptions Générales et Particulières

Art. 2. Prescriptions Générales

La IAME Series Benelux 2021 est organisée 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 2021 de la FIA Karting, des Bulletins officiels de la FIA et de la FIA Karting, des Prescriptions Générales applicables aux Epreuves de Karting Internationales de la FIA Karting, du Règlement Sportif et du Règlement Technique de la IAME Series Benelux 2021 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, FIA Karting, 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 de la IAME Series Benelux 2021. Toute modification des règlements sera communiquée sous forme d'additifs ou addenda.

Art. 3.2. Circuits

Les épreuves de la IAME Series Benelux ne peuvent être organisées que sur des circuits permanents internationaux ou nationaux homologués par la FIA Karting ou une ASN membre de la FIA.

Art. 3.3. Obligation de l'organisateur/promoteur

L'organisateur / promoteur de la IAME Series Benelux 2021 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.

Dès le vendredi de l'épreuve, l'organisateur pourra mettre sur pied des essais libres par catégories suivant un timing de son choix, si tel est le cas, ne seront admis que les pilotes inscrits à l'épreuve, ceux-ci devront utiliser le matériel conforme à leur catégorie.

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 matin) pour les pilotes ayant prévenu l'organisateur. 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 peut être limité en fonction des possibilités de respecter au maximum le timing initial.

Si plus de 36 concurrents sont inscrits dans une catégorie, des manches qualificatives supplémentaires seront organisées, les finales ayant lieu le dimanche après-midi.

S'il y a plus de 44 pilotes inscrits et participants dans une catégorie, l'organisateur organisera une « Finale B » pour les pilotes non-qualifiés. Le classement de la finale B attribuera des points dans le cadre du classement final du championnat (Voir article 12.6).

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 (ou sur le tableau d'affichage), 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 être pénalisés par le Collège des 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. Elles seront conservées jusqu'à la fin de la manifestation. Chaque concurrent devra également, pour chaque kart engagé, être en possession d'un extincteur de 6 kg minimum (type ABC). En cas de structure commune pour plusieurs pilotes, on considère qu'un extincteur pour 4 pilotes est suffisant. Le constat de la non-possession de cet extincteur à tout moment de la manifestation fera l'objet d'une sanction.

Tout pilote absent ou en retard aux vérifications administratives sans avoir prévenu l'organisation se verra retirer ses 2 meilleurs tours lors des essais chronométrés.

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, à 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.

À 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, 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 (y compris Cambox) 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 / 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.

L'accréditation média est disponible sur le site www.iameseriesbenelux.com

Art. 6. Parc fermé

Voir Article 2.13 des Prescriptions Générales de la FIA Karting.

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. Il est strictement interdit de faire démarrer un moteur dans le parc fermé.

Art. 7. Sécurité générale

Voir Article 2.14 des Prescriptions Générales de la FIA Karting.

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-qualificatifs, essais qualificatifs ou course). Sauf raison médicale ou de sécurité, le pilote doit obligatoirement rester à proximité de son kart, dans un poste de commissaires de piste, 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) ou du responsable parc fermé. 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 et lors des essais chronométrés, 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, le fait d'empêcher un pilote, situé derrière, de doubler par quelques manières que ce soit entraîneront la disqualification de la course ou une pénalité déterminée par le Collège des Commissaires Sportifs. Le directeur de course, s'il le juge nécessaire, pourra aussi à son appréciation, montrer le drapeau « avertissement » (qui entraînera une pénalité de 5 secondes). 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 une disqualification de la course ou 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 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 et à l'entrée du Parc d'Assistance – WET RACE), 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 et/ou responsable médecin en chef pourra 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 2021).

Un tour de cour est obligatoire pour chaque pilote dans les catégories Mini et Cadet.

Les tours de cou de type Neck BraceLeatt sont interdits.

La liste des homologations pour les combinaisons et pour les casques est disponible sur le site www.fiakarting.com.

Art. 9. Drapeaux, feux 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 et/ou feux lumineux 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 revenir en 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. La présentation de ce drapeau entraînera une pénalité automatique de 5 secondes. Les Commissaires Sportifs pourront prendre d'éventuelles sanctions supplémentaires.
- g) Drapeau et/ou feux lumineux jaune : C'est un signal de danger, il sera présenté aux pilotes de la façon suivante :
Un drapeau agité : réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste.
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 avec, 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 Cadet / X30 Junior), 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 bleu à diagonale rouge : Est présenté, uniquement en finale, aux pilotes qui sont sur le point de se faire rattraper par la tête de course. Ces pilotes doivent rentrer au parc fermé.
- k) Drapeau blanc : Indique la présence sur la piste d'un véhicule très lent dans le secteur concerné du circuit.
- l) Drapeau et/ou feux lumineux 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 prégrille. 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 de disqualification de manifestation. Tout pilote absent au début du briefing ou pendant le briefing se verra retirer ses 2 meilleurs tours lors des essais qualificatifs. 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 (ou sur le tableau d'affichage). Le briefing devra toujours se dérouler avant le début des essais qualificatifs. Des réunions supplémentaires peuvent être organisées si cela est jugé nécessaire par le directeur de course ou le collège des commissaires sportifs.

En cas de consignes particulières imposés par les autorités, le briefing pourra être remplacé par un briefing digital.

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 personnes de leur entourage, licenciés ou non.

Toute tentative d'intimidation, menaces ou action empêchant la bonne tenue d'un événement entraînera un rapport disciplinaire qui sera transmis à l'ASN. Les concernés (y compris le pilote si ces actions viennent d'un accompagnant) seront exclus de la manifestation.

Les pilotes devront être titulaires d'une licence en cours de validité et des autorisations (visa) nécessaires délivrées par leur ASN, affiliée à la FIA Karting. 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 manifestations 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 manifestations inscrites au calendrier international de la FIA Karting, aux épreuves nationales karting de son ASN et aux épreuves nationales karting d'une autre ASN acceptant ces pilotes dans leurs championnats, avec visa de l'ASN de la licence.

Pour de plus amples informations : voir Annexe B de l'Annuaire du Karting de la CIK-FIA 2021.

Un pilote avec une licence Senior peut choisir de rouler en classe Junior s'il n'atteint pas l'âge de 15 ans dans l'année. Ce choix est définitif pour le championnat 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 un commissaire sportif. 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 ou badge) pour les parcs d'assistance (1 pilote + 1 mécanicien). Ces laissez-passer sont valables pour la durée totale de l'épreuve. Un préparateur, qui a plus de 3 pilotes dans son team, peut obtenir un laissez-passer supplémentaire pour les parcs d'assistance et doit en adresser la demande en début de saison 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 du laissez-passer pour le reste de la saison. En cas de perte, le laissez-passer ne sera pas renouvelé.

Toute personne ayant un comportement dangereux, anti-sportif ou discourtois se verra retirer son laissez-passer parc fermé pour le reste de la saison et son dossier pourra être envoyé aux instances sportives.

Chapitre 4 : Déroulement du championnat

Art. 12.1. Calendrier

Le calendrier de la IAME Series Benelux 2021 s'établira de la façon suivante :

- Mariembourg (Bel) : 12-14/03/2021
- Ostricourt (Fra) : 23-25/04/2021
- Francorchamps (Bel) : 25-27/06/2021
- Genk (Bel) : 20-22/08/2021
- Mariembourg (Bel) : 24-26/09/2021

En cas de consignes particulières imposés par les autorités, le nombre d'épreuves peut évoluer.

Art. 12.2. Distance

L'épreuve comportera une course lors de la phase finale, nommée finale. Les distances des courses, 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 Rookie / Mini : +/- 13km
- X30 Junior / Senior / Master / 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 (sur décision du Directeur de Course).

Art. 12.3. Généralités

La IAME Series Benelux 2021 est ouverte 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 FIA Karting.

Art. 12.4. Catégories

Les catégories de la IAME Series Benelux 2021 sont :

- Mini-Rookie
- Mini
- X30 Junior
- X30 Senior
- X30 Master
- X30 Super Shifter

Art. 12.5. Droit d'inscription

Chaque pilote a la possibilité de s'inscrire pour la totalité des épreuves de la IAME Series Benelux 2021 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.iameseriesbenelux.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.

Tarifs 2021 :

Mini Rookie et Mini :

- 1 épreuve 195€
- 1 épreuve droits majorés** 195€ + 50€ = 245€

NB : 1 épreuve = samedi + dimanche

Droit de piste du vendredi (Essais libres) : 45€

*** Les droits majorés sont applicables en cas d'inscriptions tardives, soit à partir de 8 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 effectué.

X30 Junior et X30 Senior :

- 1 épreuve 235€
- 1 épreuve droits majorés** 235€ + 50€ = 285€

NB : 1 épreuve = samedi + dimanche

Droit de piste du vendredi : 45€

*** Les droits majorés sont applicables en cas d'inscriptions tardives, soit à partir de 8 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 effectué.

X30 Master et X30 Super Shifter 175cc :

- 1 épreuve 195€
- 1 épreuve droits majorés** 195€ + 50€ = 245€

NB : 1 épreuve = samedi + dimanche

Droit de piste du vendredi (Essais libres) : 45€

*** Les droits majorés sont applicables en cas d'inscriptions tardives, soit à partir de 8 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 effectué.

Art. 12.6. Classement de la IAME Series Benelux 2021

Le classement de la IAME Series Benelux 2021, sera établi comme suit :

- ⇒ 2 Résultats comptabilisés par épreuve
 - 1^{er} Résultat = classement intermédiaire après les manches de qualifications
 - 2^{ème} Résultat = classement de la finale
- ⇒ Addition des 10 résultats (points acquis après le classement intermédiaire des manches qualificatives et de la finale lors de chacun des 5 meetings)
- ⇒ Chaque pilote devra décompter les 2 moins bons résultats à l'issue du championnat
- ⇒ Un résultat nul consécutif à une disqualification ne pourra pas être décompté.

Le titre de Champion IAME Series Benelux 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. 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 manifestation.

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

ATTRIBUTION POINTS IAME SERIES BENELUX 2021					
Classifiés A	Après MQ	Finale A	Classifiés B	Après MQ	Finale B
1er	80	80	37ème	33	33
2	76	76	38	31	31
3	73	73	39	30	30
4	71	71	40	29	29
5	70	70	41	28	28
6	69	69	42	27	27

IAME Series Benelux 2021 – Sporting Regulations

7	68	68	43	26	26
8	67	67	44	25	25
9	66	66	45	24	24
10	65	65	46	23	23
11	64	64	47	22	22
12	63	63	48	21	21
13	62	62	49	20	20
14	61	61	50	19	19
15	60	60	51	18	18
16	59	59	52	17	17
17	58	58	53	16	16
18	57	57	54	15	15
19	56	56	55	14	14
20	55	55	56	13	13
21	54	54	57	12	12
22	53	53	58	11	11
23	52	52	59	10	10
24	51	51	60	9	9
25	50	50	61	8	8
26	49	49	62	7	7
27	48	48	63	6	6
28	47	47	64	5	5
29	46	46	65	4	4
30	45	45	66	3	3
31	44	44	67	2	2
32	43	43	68	1	1
33	42	42	69	1	1
34	41	41	70	1	1
35	40	40	71	1	1
36	39	39	72	1	1

Classifiés A = les 36 premiers après les MQ (1^{er} à 36^{ème})

Classifiés B = les 36 suivants après les MQ (37^{ème} à 72^{ème})

Le 1^{er} de la finale B est considéré comme le 37^{ème}, le 2^{ème} de la finale B est considéré comme le 38^{ème}...

Une disqualification de la finale d'une épreuve, après 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 décision contraire des commissaires sportifs.

Une disqualification d'une manche qualificative, après décision du collège des commissaires sportifs, donne un résultat de 0 points pour cette course. Ce résultat, additionné à celui des autres manches, peut être déduit des résultats à la fin de l'année sauf décision contraire des commissaires sportifs.

Une disqualification de manifestation donne un résultat de 0 points pour toutes les courses de cette manifestation. Aucun de ces résultats ne peut être décompté en fin d'année.

La non-présentation au départ donne également lieu à un résultat de 0 points pour cette course du championnat. Ce résultat peut, par contre, être déduit en fin d'année, tout comme la disqualification pour poids non-conforme.

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'épreuve

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.

- a) 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.
- b) Essais qualificatifs : voir Article 18.B des Prescriptions Spécifiques FIA Karting.
- c) Manches qualificatives : voir Article 18.C des Prescriptions Spécifiques FIA Karting.
- d) Finale A: 36 pilotes maximum disputeront la finale (Les 36 premiers classés à l'issue des manches qualificatives).

Finale B : les pilotes classés de la 37^{ème} à la 72^{ème} place à l'issue des manches qualificatives disputeront la Finale B (la finale B est organisée s'il y a un minimum de 46 pilotes inscrits et participants).

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 et pourra accéder à la zone 'pré-grille' 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 36 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 pilote le plus rapide des 2 groupes sera classé premier, le pilote le plus rapide de l'autre groupe sera classé 2ème. Ensuite, le second pilote du groupe le plus rapide sera classé 3ème, le pilote second de l'autre groupe sera classé 4ème 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 Manches Qualificatives et Finale

Art. 16.1 Manches qualificatives

Diviser le nombre de pilotes en X séries comprenant 18 pilotes maximum réparties suivant le processus ci-dessous :

- Si le nombre de pilotes inscrits est inférieur ou égal à 36, les pilotes disputeront 2 manches qualificatives.
- Si le nombre de pilotes inscrits est supérieur à 36, un certain nombre de séries comprenant au maximum un nombre de pilote égal à la moitié de la capacité de la piste seront créées : A, B, C, etc.

Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma suivant : A contre B ; A contre C ; B contre C..., etc.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives. Les points seront attribués comme suit :

- 0 point au 1^{er}
- 2 points au 2^{ème}
- 3 points au 3^{ème}
- 4 points au 4^{ème}
- 5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex-aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

Art. 16.2 Finale

Lors de chaque épreuve de la IAME Series Benelux 2021, 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 FIA Karting.

Art 17.1. Généralités

En cas de force majeure ou de circonstances indépendantes de la volonté de l'organisateur, le collègue 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 prégrille, qui avertira le starter et/ou directeur de course.

Art. 17.2. Accès

L'accès à la zone 'pré-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 ou pilote 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 d'avoir satisfait aux contrôles des pneus (Scanning) et spoiler avant (catégories concernées) leur permettant d'accéder en prégrille dans les temps impartis.

Les horaires indiqués sont ceux du départ de la manche.

Art. 18. Départ

Voir Article 2.20 des prescriptions générales de la FIA Karting.

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, voir la disqualification de la manche ou de l'épreuve du pilote concerné.

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 Prégrille que sur ordre de celui-ci ou du responsable prégrille.

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 toute portion de circuit 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 du dernier tour de chauffe 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/directeur de course 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 FIA Karting.

Le directeur de course ou le directeur d'épreuve 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'épreuve 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'épreuve 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'épreuve 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 s'arrêter, l'un derrière l'autre, sur la ligne de départ, au niveau du drapeau rouge, 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 ;
 - les karts et/ou véhicules d'assistance pourront se trouver sur la piste ;
 - le circuit pourra être totalement obstrué à cause d'un accident ;
 - les conditions atmosphériques auront pu rendre le circuit impraticable.

Art. 21. Nouveau départ

Voir Article 2.22 des prescriptions générales de la FIA Karting.

Art. 22. Arrivées

Voir Article 2.23 des prescriptions générales de la FIA Karting.

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 (A 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 (Une surveillance particulière sera portée sur les spoilers avant).

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 (ou sur le tableau d'affichage). 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.

Si un pilote remporte une invitation ou un accès garanti pour la IAME INTERNATIONAL FINAL à plusieurs reprises, il ne conservera qu'une seule invitation ou qu'un seul accès. Les autres reviendront à l'organisateur. Si un pilote, qui a remporté une invitation pour la IAME INTERNATIONAL FINAL, ne peut se rendre à la course (Pour des raisons personnelles ou parce qu'il n'a pas l'âge requis), l'invitation ou l'accès, qui ne peut être ni cédée, ni vendu, revient à l'organisateur qui l'attribuera à un autre pilote.

Art. 24. Chronométrage

Le chronométrage sera électronique. La présence d'un transpondeur AMB TranX160 ou AMB X2 fonctionnant est obligatoire à partir de la première séance. Le pilote est responsable du fonctionnement, de la charge et du montage du transpondeur (personnel ou en location) suivant le schéma de montage fourni par le fournisseur (AMB). 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 (280€ 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 FIA Karting.

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 FIA Karting 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. 26. Pénalités

Dans le cadre de la IAME Series Benelux 2021, 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.

- a) Il appartiendra aux commissaires sportifs de décider si un ou des pilote(s) est/sont mêlé(s) à un incident ; Il(s) ne doi(ven)t pas quitter le circuit sans le consentement des commissaires sportifs.
- b) Si un pilote est impliqué dans un incident et qu'il en a été informé par les commissaires sportifs dans les trente minutes suivant la fin de la course, il ne doit pas quitter le circuit sans leur accord.
- c) Les commissaires sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision.

Les commissaires sportifs doivent 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 doivent procéder à l'annulation de ses trois meilleurs temps réalisés dans la séance concernée. Toutefois, prenant en compte sa gravité, les commissaires sportifs pourront décider, à la place de la pénalité en temps de 10 secondes, d'une sanction parmi celles prévues dans l'échelle des pénalités à l'Article 12.3 du Code Sportif International (voir Art. 26.1).

Le démarrage, le rodage, l'échauffement ou le test des moteurs dans le paddock sont strictement interdits. Les contrevenants seront punis d'une amende d'au moins 250€, avec risque de disqualification en cas de récidive. Toutefois, un test de démarrage (et seulement démarrage, le moteur devant être éteint dès que celui-ci démarre) pourra éventuellement se tenir à l'intérieur d'une tente fermée. Un kart inscrit à l'épreuve ne pourra en aucun cas quitter l'enceinte du circuit temps que l'épreuve est en cours. Si tel était le cas, le kart ne pourra rentrer à nouveau dans l'enceinte du circuit et le pilote sera considéré comme ayant abandonné.

26.1 Echelle des pénalités

26.1.1 Les pénalités qui peuvent être infligées sont les suivantes :

- a) le blâme ;
- b) l'amende ;
- c) l'accomplissement d'activités d'intérêt général ;
- d) la suppression du(des) tour(s) de qualification d'un Pilote ;
- e) le recul de position(s) sur la grille ;
- f) l'obligation pour un Pilote de prendre le départ de la Course depuis la voie des stands ;
- g) la pénalité en temps ou en tour ;
- h) le recul de places au classement de la Compétition ;
- i) la pénalité de passage par la voie des stands ;
- j) le stop and go ;
- k) la disqualification ;
- l) l'interdiction d'assister à la compétition ;
- m) la suspension ;
- n) l'exclusion (c'est-à-dire la suspension à vie).

Les 2 dernières pénalités ne peuvent être infligées que par le Tribunal Sportif ou le Tribunal d'Appel National (voir Code Sportif National 2021 – Procédure Judiciaire).

26.1.2 La pénalité en temps signifie une pénalité exprimée en minutes et/ou en secondes.

26.1.3 Les pénalités peuvent être appliquées lors de Compétitions ultérieures du même championnat, coupe, trophée, challenge ou série.

26.1.4 Chacune de ces pénalités ne peut être infligée qu'après enquête régulière.

26.1.5 Pour tous les Championnats, coupes, trophées, challenges ou séries de la FIA, les commissaires sportifs pourront décider les pénalités ci-après applicables aux Concurrents et aux Pilotes : disqualification pour une ou plusieurs Compétitions, amende, retrait de points pour le Championnat, coupe, trophée, challenge ou série.

26.1.5.a Les points ne devraient pas être retirés séparément pour les Pilotes et pour les Concurrents, sauf dans des circonstances exceptionnelles.

26.1.5.b Ces pénalités pourront, le cas échéant, être cumulées ou appliquées avec sursis.

26.1.6 Le Tribunal Sportif peut, en outre, infliger directement des interdictions de prendre part ou de jouer un rôle, directement ou indirectement, dans les Compétitions, Epreuves ou Championnats organisés, directement ou indirectement au nom de ou par la FIA, ou soumis aux règlements et décisions de la FIA. Le Tribunal Sportif peut interdire l'accès aux circuits sur lesquels se déroulent des compétitions.

Art. 27. Contrôle technique

Art. 27.1.

L'organisateur/promoteur d'épreuves fournira le personnel nécessaire à la gestion des parcs assistance "départ", "arrivée" et "fermés". De plus, ils devront prévoir, au minimum, 2 talkie-walkies 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.

Le démontage de toute pièce du châssis ou du moteur lors du contrôle technique devra être obligatoirement effectué par le mécanicien du pilote qui devra avoir son propre outillage.

Art. 27.2.

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

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. 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 et sera plombé en présence du pilote ou du préparateur. Le refus de Contrôle Technique entraîne automatiquement et sans recours la disqualification du pilote et du concurrent pour l'ensemble de la IAME Series Benelux 2021. 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 de la IAME Series Benelux 2021.

La totalité du matériel sera conservée jusqu'à l'officialisation des résultats finaux. 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 Manifestation de la IAME Series Benelux 2021 ;
 - e. Le succombant (Concurrent fautif) est exclu de la IAME Series Benelux 2021 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

L'utilisation d'un kit de montage CIK/FIA 2015-2021 et d'un carénage homologué par la CIK/FIA 2015 (ou compatible avec le nouveau kit de montage homologué CIK/FIA 2015-2021) 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 2015-2021).

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

Art. 28.2. Pénalité applicable pour non-conformité du carénage avant

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

Une pénalité de 5 secondes 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.

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 à quiconque 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 l'exclusion du pilote de l'événement, sans possibilité d'appel.

Art. 28.3. Dessin technique n°2c et 2d

Voir Annuaire du Sport Karting 2021.

Art. 29. Réclamation – appel – amende

Les réclamations peuvent uniquement être introduites par un concurrent qui participe à la manifestation 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 provisoires 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 à un 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 collèges des commissaires sportifs avant toute autre participation à une épreuve/session de cette manifestation.

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 manifestation de la IAME Series Benelux 2021, 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 manifestation, doivent être titulaires d'une licence d'officiel en cours de validité.

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. Numérotation

Dans la IAME Series Benelux, une numérotation identique à celle de la IAME Series International sera adoptée, à savoir :

- Mini Rookie & Mini : de 801 à 899
- X30 Junior : de 101 à 199
- X30 Senior : de 201 à 299
- X30 Master : de 401 à 499
- X30 Gentleman : de 501 à 599
- X30 Super Shifter : de 701 à 799

Le numéro finissant par '01' étant, à chaque fois, réservé au champion de l'année passée s'il reste dans la catégorie. Chaque pilote aura donc un numéro unique qu'il conservera toute l'année.

Art 33.

La chauffe ou les essais des moteurs sont strictement interdits dans les paddocks, parkings ou le parc fermé. Il est seulement autorisé de vérifier que le moteur démarre correctement (voir aussi Art. 26).

Art 34.

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 de la IAME Series Benelux 2021. Chaque pilote, concurrent ou team est responsable de tout son matériel dans le paddock, sur la piste ou dans tout espace privatif. Le texte français de ce Règlement fait foi.

IAME Series Benelux 2021 – Sporting Regulations

Le règlement intérieur de chaque circuit du championnat devra être appliqué par tous les participants.

Ce Règlement Sportif a été approuvé le numéro de visa S01-ISBNL/B21 (23/02/2021)

ANNEXE 1

DISPOSITIONS PARCS ASSISTANCE, PRE-GRILLE, PARC FERME

DEFINITIONS

Parc d'Assistance «Départ »

Zone située entre le Paddock et la Prégrille 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.

Prégrille

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 prégrille 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 prégrille. 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 prégrille, 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 après la pesée.

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

Prégrille

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

Toute intervention liée à la sécurité ne pourra se faire qu'avec l'autorisation d'un commissaire technique. Si l'intervention est autorisée, le pilote devra partir en dernière position.

Fermeture prégrille :

L'heure affichée est l'heure de fermeture de la porte de la prégrille.

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 entraînera le départ du kart en dernière position.

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