



IAME SERIES BENELUX

RÈGLEMENT SPORTIF 2026

1. GÉNÉRAL	3
2. CODE DE CONDUITE POUR LES CONDUCTEURS	3
3. INFORMATIONS / DATES / INSCRIPTIONS / ESSAIS LIBRES	4
3.1 Bureau du promoteur et de l'organisation	4
3.2 Dates / Calendrier / Circuits	5
3.3 Inscriptions / Souscription	5
3.4 Engagements	6
4. CATÉGORIES / CLASSES / LICENCES	7
4.1 MINI ROOKIE (900-999)	7
4.2 MINI (800-899)	7
4.3 X30 JUNIOR (100-199)	8
4.4 X30 SENIOR (200-399)	8
4.5 X30 SENIOR CUP (600-699)	8
4.6 X30 MASTER (400-499) / X30 GENTLEMAN (500-599)	8
4.7 KA100 140-155 (700-799)	8
4.8 X30 Super Shifter	8
4.9 Licence de concurrent obligatoire	9
4.10 Visa obligatoire	9
5. REMISE DES PRIX ET ATTRIBUTION DES POINTS POUR LE CHAMPIONNAT	9
5.1 Résultat de l'événement	9
5.2 Classement de la saison / Championnat dans toutes catégories / Champion de Belgique	10
6. ÉQUIPEMENT	12
6.1 Nombre d'équipements	12
6.2 Pneumatiques	12
6.3 Carburant / Huile	12
6.4 Transpondeurs	12
6.5 Caméras	13
6.6 Casques / Combinaison / Gants / Bottines	13
6.7 Numéros de course	13
6.8 Châssis	13
7. ÉVÉNEMENT / COMPÉTITION	13
7.1 Conditions générales	13
7.2 Contrôles sportifs et enregistrements techniques	14
7.3 Briefings	15
7.4 Sécurité générale	16



7.5 Nombre de karts autorisés en piste	17
7.6 Code de conduite sur les circuits de karting	18
7.7 Déroulement de l'événement	19
A) Essais non qualificatifs	19
B) Essais qualificatifs	20
C) Manches qualificatives	21
D) Classement après les manches	21
E) Finale A/B	22
7.8 Grilles de départ (sur la prégrille, manches qualificatives et courses finales)	22
7.9 Grille de départ : Procédure sur la piste	23
7.10 Départ différé	24
7.11 Procédure de départ	25
7.12 Arrêt d'une course	26
7.13 Reprise d'une course (manches qualificatives ou courses finales)	28
7.14 Neutralisation d'une manche qualificative ou course	28
7.15 Sécurité	29
7.16 Paddock	30
7.17 Prégrille	30
7.18 Juridictions	31
7.19 Réclamation et appels	31
 8. RÈGLES DE LA SÉRIE ET PÉNALITÉS	 31
8.1 Carénage avant	31
8.2 Sortie du couloir / Départ volé / Position incorrecte	32
8.3 Pénalité en temps de 5 secondes	32
8.4 Obstruction	33
 9. DECLARATION DE L'ORGANISATEUR	 33
 10. BULLETINS	 34



Statut de la série : Série nationale à participation étrangère autorisée

1. GÉNÉRAL

La série et ses événements sont organisés conformément :

- Au Code Sportif International de la FIA (« ISC » ou le Code) et ses annexes,
- Aux Bulletins officiels de la FIA et de la FIA Karting, au Règlement Technique de la FIA Karting,
- Au Code Sportif National du RACB,
- Au Règlement Antidopage de l'Agence Antidopage nationale et internationale (Code WADA/NADA) ainsi que le Règlement Antidopage de la FIA,
- Aux Règlements Sportifs et Techniques de la Série et les modifications et compléments approuvés par le RACB (Additifs),
- Au Règlement Particulier de l'Epreuve incluant les Additifs,
- Aux Autres dispositions émises par la FIA et/ou par le RACB.

Pour le présent règlement sportif de la IAME SERIES BENELUX, seul le texte français approuvé par le RACB, fait foi.

Responsabilité, modification du règlement, annulation de l'événement

(1) Les concurrents (= concurrents, conducteurs, passagers, propriétaires de véhicules et détenteurs enregistrés) participent à l'événement à leurs propres risques. Ils portent la responsabilité exclusive, civile et pénale, de tous les dommages causés par eux ou par le kart qu'ils utilisent, dans la mesure où aucune exclusion de responsabilité n'a été conclue.

(2) Des modifications de ces réglementations ne peuvent en principe être effectuées que par les autorités compétentes. Après le début de l'épreuve, les modifications doivent être effectuées uniquement par les commissaires sportifs au moyen d'additifs, mais seulement en cas de nécessité, pour des raisons de sécurité et/ou de force majeure, ou sur ordre des autorités, ou concernant les précisions données dans le règlement concernant la longueur de la piste, la durée des courses, le nombre de tours et les officiels et commissaires, ou en cas d'erreur manifeste dans le règlement.

(3) L'organisateur se réserve le droit d'annuler ou de reporter l'intégralité de l'événement ou une course particulière pour les raisons susmentionnées, sous réserve de l'accord de l'ASN concernée et de la FIA, et en ce qui concerne le calendrier, réclamer des dommages ou intérêts, une indemnisation ou un droit à prestation sont dans ce cas exclus.

2. CODE DE CONDUITE POUR LES CONDUCTEURS

2.1. Tous les concurrents doivent participer selon les règles et respecter les officiels de la course et leurs décisions.

2.2. Tous les concurrents doivent respecter les droits, la dignité et les valeurs des participants, quels que soient leur sexe, leurs compétences, leur apparence physique, leur origine culturelle ou leur religion.

2.3. Tous les concurrents doivent encourager et assumer la responsabilité de leurs actes à tout moment.

2.4. Tous les concurrents doivent s'assurer que leur équipement est conforme aux normes de sécurité en vigueur et autorisé pour la course, avant de prendre part aux entraînements, essais ou course. Seuls les



vêtements de course homologué (par exemple : casque, gants, bottines de course et combinaison) doivent être utilisés par le pilote, conformément à la réglementation.

2.5. Il est de la responsabilité des concurrents d'identifier et de mesurer leur propre niveau de compétence par rapport à celui de leurs concurrents et d'assumer la responsabilité des risques associés à l'entraînement, aux essais et/ou à la course. Il convient de noter qu'un niveau de compétences de base est requis.

2.6. Il est de la responsabilité du concurrent de déclarer, avant toute participation à un entraînement, un essai ou une course, tout problème de santé ou tout médicament requis pouvant s'avérer pertinent en cas d'urgence.

2.7. Tous les concurrents sont tenus de faire preuve de courtoisie et de bienséance envers les autres participants et concurrents aux entraînements, essais et courses. Tout litige ou problème pouvant survenir lors d'un événement doit être adressé de manière respectueuse à la bonne personne (officiel) lors de l'événement.

2.8. La sécurité des enfants dans le sport est une priorité. La connaissance du code d'éthique entourant la garde des enfants dans le sport sera valorisée et encouragée. Il est de la responsabilité du concurrent d'assurer la sécurité des enfants lors des entraînements, des essais ou des courses.

2.9. Lorsqu'il participe à un événement, il est de la responsabilité du pilote de prendre le temps de lire et de bien comprendre les règles, règlements et conditions affichés pour le dit événement avant l'heure du départ, éliminant ainsi les retards inutiles au début de l'événement. Les demandes de clarification de ces règles, règlements ou conditions doivent être posées lors du briefing des pilotes, tenue avant chaque épreuve.

2.10. Tous les concurrents doivent respecter l'environnement et les riverains. Il faut prendre la responsabilité de réduire le bruit excessif et de maintenir toutes les zones utilisées aussi propres que possible et sans pollution.

2.11. Tous les concurrents doivent respecter le fait que les drogues et l'alcool sont strictement interdits lors des entraînements, des essais et des courses. C'est une infraction et ce ne sera pas tolérée. Les contrevenants seront disqualifiés de l'événement et feront l'objet de mesures disciplinaires supplémentaires.

2.12. En cas de commentaire abusif sur les réseaux sociaux (Facebook, Instagram, X etc.), les équipes, concurrents, officiels, organisateurs, ou toute personne associée à IAME et/ou IAME Belgique seront tenus responsables et redevables de leurs actes.

3. INFORMATIONS / DATES / INSCRIPTIONS / ESSAIS LIBRES

3.1 Bureau du Promoteur / Organisation

Promoteur : IAME BELGIUM / Thierry Lepinne

Rue du Karting 13 – 5660 Mariembourg – Belgique

Tél : +32 60 34 66 83

Site Internet : www.iame-motorsport.com

Mail : info@iame-belgium.com



Bureau d'organisation : Karting Club Mariembourg / Thierry Lepinne
Rue du Karting 13 – 5660 Mariembourg – Belgique
Site Internet : www.iame-motorsport.com
Mail : info@iame-belgium.com

3.2 Dates / Calendrier / Pistes

Les épreuves de la IAME Series Benelux ne peuvent se dérouler que sur des circuits permanents internationaux ou nationaux agréés par la FIA KARTING ou une ASN membre de la FIA.

Course 1 IAME Series Benelux : 27-28 mars 2026, Mariembourg, Belgique
Course 2 IAME Series Benelux : 02-04 mai 2026, Ostricourt, France
Course 3 IAME Series Benelux : 21-31 mai 2026, Francorchamps*, Belgique
Course 4 IAME Series Benelux : 24-26 juillet 2026, Genk**, Belgique
Course 5 IAME Series Benelux : 14-16 août 2026, Genk**, Belgique
Course 6 IAME Series Benelux : 25-27 septembre 2026, Mariembourg, Belgique

* sans X30 Junior & X30 Senior

** sans KA-100, avec X30 Super Shifter & X30 Super Shifter Masters

3.3 Inscriptions / Souscriptions

3.3.1 l'inscription doit se faire automatiquement sur internet : <https://www.iame-motorsport.com>
La liste des participants est disponible via l'application ou sur le même site.

3.3.2 Dates d'ouverture et de fermeture des inscriptions

Course 1 Mariembourg, Belgique	Ouverture : 15 janvier 2026	Fermeture : 23 mars 2026
Course 2 Ostricourt, France	Ouverture : 15 janvier 2026	Fermeture : 27 avril 2026
Course 3 Francorchamps	Ouverture : 15 janvier 2026	Fermeture : 25 mai 2026
Course 4 Genk, Belgique	Ouverture : 15 janvier 2026	Fermeture : 20 juillet 2026
Course 5 Genk, Belgique	Ouverture : 15 janvier 2026	Fermeture : 10 août 2026
Course 6 Mariembourg, Belgique	Ouverture : 15 janvier 2026	Fermeture : 21 septembre 2026

Le Karting Club Mariembourg se réserve le droit de refuser les inscriptions, conformément au Code.

Si un participant est en conflit avec le promoteur (ou une entité commerciale du promoteur) ou tout membre du personnel organisateur, l'accès au circuit (que ce soit pour des courses ou des entraînements) pourra être refusé jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée. L'organisateur en informera le RACB au moins 7 jours avant la date de l'événement concerné.

3.4 Engagement

3.4.1 Frais d'inscription pour :

Mini – Mini Rookie – X30 Master – X30 Senior Cup :

- 275,00 € par événement
- Pass saison 1.500,00 € (6 événements, 1 paiement)
- Pas de remboursement pour le Pass saison



KA-100 (140-155):

- 275,00 € par événement
- Pass saison 1000,00 € (4 événements, 1 paiement)
- Pas de remboursement pour le Pass saison

X30 Junior – X30 Senior :

- 375,00 € par épreuve incluant l'accès aux essais libres du vendredi
- Pass saison 1.700,00 € (5 événements, 1 paiement)
- Pas de remboursement pour le Pass saison

X30 Super Shifter – X30 Super Shifter Masters :

- 275,00 € par événement

3.4.2 Les inscriptions ne sont acceptées qu'une fois le paiement intégral reçu sur le compte bancaire suivant :

Nom : Kart Club Mariembourg

IBAN : BE26 0016 4969 1629

BIC : GEBABEBB

Banque : BNP PARIBAS FORTIS

Adresse de la banque : Rue Montagne du Parc 1, 1000 Bruxelles

Réf : Nom de l'épreuve + nom du pilote + catégorie + numéro de course si déjà disponible

3.4.3 Si le pilote ne se présente pas à l'événement, **IL N'Y AURA AUCUN REMBOURSEMENT DES FRAIS D'INSCRIPTION.**

3.4.4 Frais administratifs d'inscription tardive dans toutes les épreuves : 50,00 € (si l'inscription est acceptée).

3.4.5 Les pilotes ne sont autorisés à s'inscrire qu'à une seule classe/catégorie.

3.4.6 La IAME Series Benelux 2026 est composée des 8 catégories (et 10 classements) et est organisée par le Karting Club Mariembourg.

IAME Belgium (le promoteur), Karting Club Mariembourg (l'organisateur) et tous leurs partenaires se réservent le droit d'utiliser, à des fins commerciales ou promotionnelles, les photos, images, toutes photographies et bandes audio/vidéo enregistrées lors des épreuves, sans demander l'avis de personnes concernées et sans paiement d'aucun droit d'auteur, ni de redevance. Tout le matériel utilisé aura pour but de promouvoir dans le monde entier le sport karting ou la IAME Series Benelux.

3.4.7 Tout concurrent/pilote peut être en désaccord avec les décisions prises par les officiels, les organisateurs ou les promoteurs de la IAME Series Benelux. Il est toujours libre d'utiliser, dans ce cas, les droits de recours mis à sa disposition par la réglementation en vigueur.

Toute déclaration ou publication engagera directement son auteur. Elle ne doit donc présenter aucun caractère injurieux ou diffamatoire pouvant donner lieu à des sanctions disciplinaires.



L'Organisation se réserve le droit de refuser l'inscription ou de disqualifier tout pilote (ou équipe) n'observant pas un comportement adéquat à l'esprit de la IAME Series Benelux, en litige avec IAME-Belgium ou dont l'attitude pourrait nuire à la réputation du karting en général, y compris sur les réseaux sociaux.

L'organisateur se réserve le droit de refuser l'accès au Parc Assistance à tout mécanicien qui n'observerait pas ou n'aurait pas observé une conduite conforme à l'esprit de la IAME Series Benelux et de ces partenaires 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 aux Paddocks à toute structure commerciale qu'il jugerait inappropriée ou à toute personne qui n'observerait pas ou n'aurait pas observé un comportement approprié 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 son entourage, y compris de son(ses) mécanicien(s), préparateur(s) et/ou toutes personnes qui lui sont liées, licenciées RACB ou non.

Nous vous rappelons qu'une licence « Mécanicien Karting » est proposée par le RACB.

4. CATÉGORIES / CLASSES / LICENCES

4.1 MINI ROOKIE (900-999)

36 entrées/pilotes maximum

Niveau de licence minimal : licence karting nationale délivrée par une ASN affiliée à la FIA.

Âge : de 7 ans (âge atteint au cours de l'année civile) à 10 ans (âge atteint au cours de l'année civile)

Conditions particulières:

- Le promoteur se réserve le droit de refuser un pilote si le niveau de pilotage est insuffisant (décision du promoteur/de l'organisateur/directeur de course).
- Les pilotes classés parmi les 5 premiers des années précédentes doivent participer à la catégorie Mini.
- Les pilotes qui auront 11 ans en 2026 mais pour qui il s'agit de leur première saison de compétition sont autorisés à participer à la catégorie Mini-Rookie.
- Les pilotes participants ou ayant participé par le passé à une compétition de niveau international (p.e. IAME Euro Series) ne sont pas autorisés à participer à la catégorie Mini-Rookie et doivent obligatoirement concourir en catégorie Mini, même si l'âge minimum requis n'est pas atteint.

Poids : 105 kg

4.2 MINI (800-899)

36 entrées/pilotes maximum

Niveau de licence minimal : licence karting nationale délivrée par une ASN affiliée à la FIA.

Âge : de 10 ans (âge atteint au cours de l'année civile) à 13 ans (âge atteint au cours de l'année civile)

Conditions particulières:

- Les pilotes Mini-Rookie classés parmi les 5 premiers des années précédentes doivent participer à la catégorie Mini.

Poids : 110 kg



4.3 X30 JUNIOR (100-199)

90 entrées/pilotes maximum

Niveau de licence minimal : licence karting nationale délivrée par une ASN affiliée à la FIA.

Âge : de 12 ans (âge atteint au cours de l'année civile) et 15 ans (âge atteint au cours de l'année civile)

Poids : 145 kg

4.4 X30 SENIOR (200-399)

108 entrées/pilotes maximum

Niveau de licence minimal : licence karting nationale délivrée par une ASN affiliée à la FIA.

Âge : de 14 ans (âge atteint au cours de l'année civile) à 29 ans (âge atteint au cours de l'année civile)

Poids : 158 kg

4.5 X30 SENIOR CUP (600-699)

36 entrées/pilotes maximum

Niveau de licence minimal : licence karting nationale délivrée par une ASN affiliée à la FIA.

Âge : de 14 ans (âge atteint au cours de l'année civile) à 29 ans (âge atteint au cours de l'année civile)

Poids : 167 kg

4.6 X30 MASTER (400-499)

36 entrées/pilotes maximum

Niveau de licence minimal : licence karting nationale délivrée par une ASN affiliée à la FIA.

Âge : à partir de 30 ans (atteignant leur 30^{ième} anniversaire au cours de l'année civile)

Poids : 167 kg

L'organisateur/promoteur a le droit de regrouper les catégories X30 SENIOR CUP et X30 MASTER.

4.7 KA-100 – 140-155

4.7.1 KA-100 – 140

Maximum de 36 participants/pilotes

Niveau de licence minimal : licence karting nationale délivrée par une ASN affiliée à la FIA.

Âge : De 12 ans (ayant 12 ans au cours de l'année civile) à 16 ans (ayant 16 ans au cours de l'année civile).

Poids : 140 kg

4.7.2 KA-100 – 155

Maximum de 36 participants/pilotes

Niveau de licence minimal : licence karting nationale délivrée par une ASN affiliée à la FIA.

Âge : À partir de 14 ans (avoir 14 ans dans l'année civile)

Poids : 155 kg

Les pilotes classés parmi les 5 premiers de n'importe quel championnat IAME Series, en X30 Junior ou X30 Senior, au cours des 3 dernières années, ne sont pas autorisés à participer à cette catégorie.

4.8 X30 Super Shifter

4.8.1 X30 Super Shifter

Maximum de 36 participants/pilotes

Niveau de licence minimal : licence karting nationale délivrée par une ASN affiliée à la FIA.



Âge : À partir de 15 ans (avoir 15 ans dans l'année civile)

Poids : 180 kg

4.8.2 X30 Super Shifter Masters

Maximum de 36 participants/pilotes

Niveau de licence minimal : licence karting nationale délivrée par une ASN affiliée à la FIA.

Âge : À partir de 30 ans (ayant 30 ans au cours de l'année civile)

Poids : 185 kg

4.9 Licence de concurrent obligatoire

Pour participer à la IAME Series Benelux, les Candidats doivent être titulaires d'une Licence Nationale ou Internationale de Concurrent valide et avoir les autorisations (visas) nécessaires, délivrées par leur ASN, affiliées à la FIA, valables pour le Karting et pour l'année en cours. Les licences des Concurrents ne pourront pas être délivrée aux personnes encore mineures.

4.10 Visa obligatoire

Les concurrents et pilotes souhaitant participer à une compétition nationale organisée à l'étranger ne peuvent le faire qu'avec l'accord de leur propre ASN. Cette autorisation est donnée par l'ASN concernée sous la forme qu'elle juge opportune. Le visa doit être délivré par leur ASN, affiliée à la FIA.

5. PRIX ET RÉCOMPENSES DE POINTS DE CHAMPIONNAT

5.1 Résultat de l'événement

5.1.1 Chaque épreuve aura un résultat pour le classement après les manches qualificatives et pour la finale A ou B. Les points du championnat seront attribués de manière égale. Voir le tableau ci-dessous.

Pos.	Après les manches qualificatives	Finale A	Pos.	Après les manches qualificatives	Finale B
1	80	80	37	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
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	1	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	7
33	42	42	69	1	1
34	41	41	70	1	1
35	40	40	71	1	1
36	39	39	72	1	1

5.1.2 Les pilotes qui seront présents sur la prégrille obtiendront des points. Les pilotes qui seront disqualifiés de la finale n'obtiendront aucun point.

5.1.3 Des trophées seront offerts dans toutes les catégories pour les 3 premiers pilotes. Le résultat de l'épreuve sera le résultat de la finale.

5.1.4. Un classement du meilleur « Rookie » de la catégorie X30 Junior, 1^{ière} année dans la catégorie, sera effectué lors de chaque épreuve et accompagné de la remise d'un trophée pour le meilleur.

Un classement du meilleur « Rookie » de la catégorie X30 Sénior, 1^{ière} année dans la catégorie, sera effectué lors de chaque épreuve et accompagné de la remise d'un trophée pour le meilleur.

La meilleure féminine du week-end sera récompensée lors de chaque épreuve (sur la base du meilleur ratio place obtenue / nombre de concurrents dans sa catégorie).

5.2 Classement de la saison / Championnat dans toutes les catégories / Champion de Belgique

5.2.1 Le classement final de la saison « IAME SERIES BENELUX » sera établi comme suit :

Pour les catégories Mini, Mini-Rookie, X30 Master et X30 Master Senior Cup :

La somme des 11 meilleurs résultats (classement après les manches et la finale) sur un total de 12 résultats.

Pour les catégories X30 Junior, X30 Senior et X30 Lady :

La somme des 9 meilleurs résultats (classement après les manches et la finale) sur un total de 10 résultats.

Pour la catégorie KA-100 (140-155) :

La somme des 8 meilleurs résultats (classement après les manches et la finale) sur un total de 8 résultats. Aucune déduction ne sera appliquée.



Pour les catégories X30 Super Shifter et X30 Super Shifter Master :

La somme des 4 meilleurs résultats (classement après les manches et la finale) sur un total de 4 résultats. Aucune déduction ne sera appliquée.

Lorsqu'un pilote est disqualifié, cette disqualification est prise en compte pour le championnat et n'est pas déductible. Seuls les abandons (DNF) ou les absences (DNS) sont déductibles. Si un pilote est en dessous du poids lors de la finale (A ou B), il reçoit 0 point et termine dernier.

En cas d'égalité (ex-aequo), le meilleur classement (1er, 2ieme, 3ieme, etc.) de tous les classements après les manches et les finales sera déterminant.

Si deux pilotes ou plus terminent la série avec le même nombre de points, la meilleur position au championnat sera attribué à :

a) le pilote ayant obtenu le plus grand nombre de premières places au classement après les manches et les finales ;

b) si le nombre de premières places est identique, le pilote ayant obtenu le plus grand nombre de deuxièmes places au classement après les manches et les finales.

c) En cas d'égalité du nombre de deuxièmes places, le pilote ayant obtenu le plus grand nombre de troisièmes places au classement général (après les manches, finales, etc.) départagera les concurrents jusqu'à la désignation d'un vainqueur.

d) Si l'égalité persiste, le meilleur classement obtenu lors de la finale de la dernière compétition sera déterminé.

Toute réclamation concernant le classement général doit être adressée au RACB Sport.

Si une course est interrompue, conformément à l'article 2.21 du Règlement Général FIA Karting sans pouvoir reprendre, et si moins de deux (2) tours ont été parcourus, aucun point ne sera attribué. La moitié des points seront attribués si plus de deux tours et moins de 75 % de la distance de course sont parcourus.

Tous les points seront attribués si soixante-quinze pour cent (75 %) ou plus de la distance ont été parcourue.

En cas de force majeure, le promoteur peut annuler la ou les Finales. Les points du Championnat seront attribués en double, en tenant compte du classement après les manches.

5.2.2 Trophées de saison/championnat dans toutes les catégories pour les 3 premiers pilotes classés :

1^{er} de la « IAME SERIES BENELUX 2026 » et Champion de Belgique 2026

2^{ème} de la « IAME SERIES BENELUX 2026 »

3^{ème} de la « IAME SERIES BENELUX 2026 »



En KA-100, il y aura 2 classements pour le championnat :

- 1 championnat pour la catégorie 140
- 1 championnat pour la catégorie 155

En X30 Super Shifter, il y aura 2 classements pour le championnat :

- 1 championnat X30 Super Shifter
- 1 championnat X30 Super Shifter Master

5.2.3 Participation à IWF 2026

Voir annexe

6. ÉQUIPEMENT

6.1 Quantité d'équipement

Voir Règlement Technique 2026

6.2 Pneus

Voir Règlement Technique 2026

Le rodage des pneus pluie sur piste sèche n'est pas autorisé. Les pneus pluie ne peuvent être utilisés que si le Directeur de Course a déclaré Course ou Essais sur piste mouillée. Les pneus de course (slicks et wets) **ne sont pas autorisés** à être utilisés lors des séances d'essais et/ou de warm up.

6.3 Carburant / Huile

Voir Règlement Technique 2026

L'organisateur peut obliger tout pilote à changer son carburant.

L'organisateur peut obliger tout pilote à stocker le carburant dans le parc fermé à tout moment.

6.4 Transpondeurs

6.4.1 Seuls les transpondeurs MyLaps, TranX2 Karting, TranX3 Karting et X2 Karting, sont autorisés. Ces transpondeurs sont obligatoires.

6.4.2 L'utilisation du transpondeur est obligatoire dès le Warm Up et/ou les essais libres et doit être fixé sur la partie inférieure du dossier du siège du kart.

6.4.3 Il est de la responsabilité du concurrent/pilote de s'assurer que le transpondeur est entièrement fonctionnel et que la batterie est chargée à tout moment.

6.4.4. Les transpondeurs peuvent être loués auprès de l'organisateur : 40 € par épreuve. Si un conducteur perd ou égare un transpondeur de location de l'Organisation, il lui sera facturé à prix coûtant (300 € TTC).



6.5 Caméras

Aucune caméra n'est autorisée.

L'organisateur se réserve le droit d'attribuer une caméra à chaque participant. Cette caméra est exclusivement destinée à un usage promotionnel. Elle fait partie du poids minimum du kart.

Cette procédure est sans appel et les décisions prises sont définitives.

6.6 Casques / Combinaison / Gants / Bottines

Les casques et combinaisons sont obligatoires selon la réglementation FIA Karting.

Gants, bottines et protège-côtes sont obligatoires. Les protections spécifiques FIA Karting sont conseillées mais pas obligatoires.

Le tour de cou n'est obligatoire que pour les catégories Mini et Mini-Rookie.

6.7 Numéros de course

Les numéros de course doivent être conformes aux dispositions du Règlement Technique de la FIA Karting, fond jaune et numéros noirs.

6.8 Châssis

Il est permis d'installer des protections de châssis sur le côté et à l'avant du châssis. Le seul matériel autorisé est le plastique et doit être installé de manière à ne pas se déformer et à ne pas constituer un danger pour les autres et doit satisfaire les Contrôleurs Techniques de la course.

6.9 Kit de montage du carénage avant

Le kit de montage homologué du carénage avant sera obligatoire pour chaque catégorie. Voir Règlement Technique 2026.

7. ÉVÉNEMENT / COMPÉTITION

7.1 Conditions générales

7.1.1 Il appartient au concurrent de s'assurer que toutes les personnes concernées par son inscription respectent toutes les dispositions du code, du règlement technique et du règlement sportif. Si un concurrent ne peut être présent en personne à l'événement, il doit désigner son représentant par écrit. La personne ayant la charge d'un kart inscrit pendant n'importe quelle partie d'une épreuve est responsable, conjointement et/ou séparément avec le concurrent, du respect des dispositions.

7.1.2 Les concurrents doivent s'assurer que leurs karts respectent les conditions de conformité et de sécurité tout au long de l'Épreuve.

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

7.1.4 Les concurrents, pilotes, mécaniciens et invités doivent, à tout moment, porter les identifications appropriées qui leur ont été remises.



7.1.5 Une catégorie peut être annulée si moins de six pilotes se sont présentés à l'enregistrement technique.

7.2 Contrôles sportifs et enregistrements techniques

7.2.1 Lors des enregistrements techniques et des contrôles sportifs initiaux, qui auront lieu aux dates et aux lieux précisés dans le règlement particulier de l'épreuve, chaque pilote et chaque concurrent doivent disposer de tous les documents et informations requis.

7.2.2 Sauf dérogation accordée par les commissaires sportifs dans des circonstances particulières, les pilotes et concurrents qui ne respecteraient pas les délais imposés ne seront pas autorisés à prendre part à l'épreuve.

7.2.3 Le directeur de course ou le médecin-chef peuvent demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment au cours d'une épreuve.

7.2.4 Aucun kart ne pourra participer au début des essais non qualificatifs d'une épreuve s'il n'a pas été contrôlé par les contrôleurs techniques.

7.2.5 À tout moment au cours d'une épreuve, les contrôleurs techniques peuvent :

- Vérifier la conformité du kart ou de l'équipement du pilote (y compris tests de carburant),
- Exiger que le kart soit démonté par le concurrent afin de s'assurer que les conditions d'éligibilité et de conformité sont pleinement remplies,
- Exiger d'un concurrent qu'il lui fournisse les pièces ou échantillons qu'il jugera nécessaire,
- Exiger d'un concurrent qu'il change/remplace des pièces appartenant au moteur (les pièces seront fournies par l'organisateur).

7.2.6 Tout kart qui, après avoir été contrôlé par les contrôleurs techniques, est démonté ou modifié de manière à affecter sa sécurité ou remettre en cause sa conformité, ou qui est impliqué dans un accident aux conséquences similaires, doit être représenté, à nouveau, aux vérifications techniques, pour approbation.

7.2.7 Le Directeur de Course peut exiger que tout kart impliqué dans un accident soit arrêté et contrôlé par les contrôleurs techniques.

7.2.8 Les contrôles et vérifications techniques seront effectués par des officiels dûment désignés qui seront également responsables de l'organisation des Parcs d'Assistance et/ou du Parc Fermé et qui, seuls, sont autorisés à donner des instructions aux participants.

7.2.9 Les commissaires sportifs publieront les conclusions des commissaires techniques concernant tous les karts contrôlés et les mettront à la disposition des autres concurrents sur demande. Ces constatations ne comporteront aucun chiffre précis sauf concernant les tests de carburant.

7.2.10 Les numéros de course et les éventuels stickers publicitaires doivent être présents sur le kart lorsque l'équipement est soumis à l'enregistrement technique.

7.2.11 Un pilote ne sera pas autorisé à changer son équipement après qu'il ait été identifié lors de l'enregistrement technique.



7.2.12 Les poids doivent être contrôlés à l'aide d'une balance de précision qui doit pouvoir peser jusqu'à un minimum de 200 kg.

L'Organisateur/Promoteur doit être en mesure de fournir aux Contrôleurs Techniques, un certificat de contrôle valide (datant d'au maximum 2 ans) ainsi que les poids standards. L'Organisateur/Promoteur est responsable de la présence de la balance ainsi que des poids étalons.

Aussi, celle-ci ne pourra pas être déplacée de sa position, après son installation, pendant toute la durée de l'épreuve. Elle doit être à la disposition des concurrents dès les essais non qualificatifs et doit idéalement être situé à l'entrée du Parc Fermé dans une zone protégée et facile d'accès.

7.2.13 Les Contrôles Techniques du moteur (démontage complet), du carburant, du châssis, etc... peuvent avoir lieu à tout moment de l'épreuve et ce sans avertissement préalable des Commissaires Techniques ou des Commissaires Sportifs. Les Vérifications Techniques peuvent également avoir lieu à la suite d'une réclamation enregistrée conformément au Code Sportif International de la FIA et conformément au Code Sportif National de l'ASN concernée.

Une réclamation doit être accompagnée des garanties suivantes :

- Carburateur : 400€
- Culasse et Cylindrée : 400€
- Moteur complet : 650€
- Carburant : 650€

7.2.14 Si le matériau/la pièce est déclaré non conforme, celui-ci doit rester à la disposition de la Commission Technique et il sera scellé en présence du Pilote. Le refus de ces Vérifications techniques entraînera automatiquement et sans possibilité d'appel, la disqualification du pilote du championnat.

Le pilote est entièrement responsable de la conformité de son matériel.

Les Commissaires Techniques pourront conserver le matériel démonté/pièce retirée le temps nécessaire aux Vérifications Techniques. Les pièces non conformes seront conservées jusqu'à la fin de la saison de la IAME Series Benelux.

L'ensemble du matériel sera conservé jusqu'à ce que les résultats soient officiels. Suite à une réclamation, lorsqu'une décision concernant la conformité du moteur ou du carburant aura été prise, le règlement financier du litige aura lieu comme prescrit par le Code Sportif National du RACB.

7.2.15 Lors de l'événement, l'organisateur de l'événement ou un délégué de la fédération ou les commissaires sportifs contrôleront toutes les licences.

7.2.16 Le canal de communication officiel de la série sera SPORTITY. Chaque participant doit obligatoirement télécharger cette application sur son appareil mobile. Il est important de vérifier les paramètres : autoriser les notifications push. Mot de passe de connexion : ISB2026.

7.3 Briefings

7.3.1 Définition : Le briefing des concurrents et des pilotes est une réunion organisée par la Direction de Course pour tous les concurrents et pilotes inscrits à l'événement.

7.3.2 Objectif du briefing : Rappeler, aux concurrents et aux pilotes, les points spécifiques du règlement particulier concernant l'organisation de l'épreuve ; leur rappeler les notions de sécurité, soit générales, soit spécifiques pour le circuit utilisé ; donner toute précision concernant l'interprétation du règlement.

7.3.3 L'heure du briefing est mentionnée dans l'horaire de l'épreuve. L'heure est considérée comme celle du début du briefing et la porte d'entrée ainsi que l'accès au briefing seront fermés à ce moment-là. Le briefing aura toujours lieu avant les essais qualificatifs ou la première manche qualificative. Des briefings supplémentaires peuvent être organisés si cela est jugé nécessaire.

7.3.4 La présence de tous les pilotes concernés est obligatoire pendant toute la durée du briefing sous peine d'avertissement ou de sanction. Une feuille de présence sera signée ou le contrôle d'entrée sera effectué par voie électronique. Tout pilote absent lors du briefing aura un résumé par les commissaires sportifs, recevra un avertissement des Commissaires Sportifs et devra suivre les instructions des Commissaires Sportifs. Un comportement répété sera pénalisé.

7.4 Sécurité générale

7.4.1 Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur kart dans le sens opposé à celui de la course, sauf si cela est strictement nécessaire pour sortir le kart d'une situation dangereuse.

7.4.2 Lors des essais non qualificatifs, des essais qualificatifs, des manches qualificatives et des courses de la phase finale, les pilotes ne peuvent utiliser que la piste et doivent à tout moment respecter les dispositions du code relatif à la conduite sur circuits.

7.4.3 Lors des essais non qualificatifs, des essais qualificatifs, des manches qualificatives et des courses de la phase finale, un kart qui s'arrête doit être sorti de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas un autre conducteur. Si le pilote ne parvient pas à sortir le kart d'une position dangereuse en le conduisant, il est du devoir des commissaires de l'aider ; Toutefois, si le kart repart grâce à une telle aide, il sera disqualifié du classement des essais qualificatifs ou de la course dans laquelle cette aide a été apportée. Sauf raisons médicales ou de sécurité, le pilote doit rester dans le poste de commissaire de piste le plus proche jusqu'à la fin de la session.

7.4.4 Toute réparation avec des outils est interdite en dehors de la zone de réparation. Il est interdit d'emporter à bord du kart des outils et/ou pièces de rechange. Le conducteur ne peut recevoir de l'aide de son mécanicien que dans la zone de réparation déterminée par le règlement particulier ou lors du briefing.

7.4.5 Sauf cas expressément prévus par le règlement ou par le code, personne en dehors du pilote et de son mécanicien n'est autorisé à toucher un kart à l'arrêt sauf s'il se trouve dans la zone de réparation ou en parc fermé.

7.4.6 Lorsque la piste est fermée par le directeur de course pendant et après les essais et après l'arrivée jusqu'à ce que tous les karts concernés, qu'ils soient mobiles ou non, soient arrivés au parc d'assistance « Arrivée » ou au Parc Fermé, personne n'est autorisé à accéder à la piste, à l'exception des commissaires dans l'exercice de leurs fonctions et des pilotes lorsqu'ils conduisent.

7.4.7 Lors des essais qualificatifs, des manches qualificatives et de la ou des courses de la phase finale, le kart ne pourra être redémarré que par le pilote lui-même, sauf s'il repart depuis la zone de réparation.



Le pilote ne pourra bénéficier d'aucune aide extérieure sur la piste pendant le déroulement d'une épreuve, sauf dans la zone de réparation, qu'il ne pourra atteindre que par ses propres moyens.

7.4.8 Une limitation de vitesse peut être imposée dans la voie des stands et dans la zone de réparation pendant les essais et les tours de formation. Tout conducteur ne respectant pas cette limite de vitesse se verra infliger une pénalité prévue par la réglementation ou par le code.

7.4.9 Si un pilote est confronté à des problèmes mécaniques lors des essais, des manches qualificatives ou de la ou des courses de la phase finale, il doit évacuer la piste dans les plus brefs délais, pour des raisons de sécurité.

7.4.10 Si un pilote est impliqué dans une collision, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord des commissaires sportifs.

7.4.11 Aucun pilote ne peut quitter la zone de réparation sans y avoir été invité par les commissaires.

7.4.12 Les instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus dans le code. Les concurrents ne doivent en aucun cas utiliser des drapeaux similaires à ceux-ci.

7.4.13 Tout pilote qui a l'intention de quitter la piste, de retourner au parc d'assistance ou de s'arrêter dans la zone de réparation devra montrer son intention, en temps utile et devra s'assurer qu'il peut le faire en toute sécurité.

7.4.14 Pendant l'épreuve et sur ordre du Directeur d'épreuve ou du Directeur de Course, un pilote qui enfreint le règlement technique, sauf lors des deux derniers tours, doit s'arrêter dans la zone de réparation et remédier à l'infraction avant de rejoindre la piste. Si le pilote n'est pas en mesure de rejoindre la séance, il devra impérativement quitter le Parc Fermé avec l'autorisation du commissaire technique.

7.4.15 Lorsqu'ils participent aux essais non qualificatifs ou qualificatifs, aux manches qualificatives ou aux courses de la phase finale, les Pilotes doivent à tout moment porter l'équipement complet défini dans le Règlement Technique de la FIA Karting.

7.4.16 L'organisateur s'engage à disposer sur la piste de tous les dispositifs de sécurité, pour les manifestations, prévus à l'annexe 2 du Règlement International de Karting, depuis le début des essais non qualificatifs jusqu'à la fin de l'épreuve.

7.4.17 Dans le cas d'une « course/essais sur piste mouillée » (conditions signalées au moyen d'un panneau par le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course), le choix des pneus sera laissé à l'appréciation des pilotes. Le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course se réservant le droit d'utiliser le drapeau noir s'ils estiment que le kart d'un pilote est équipé du mauvais train de pneus et que le pilote est trop lent et dangereux pour les autres pilotes. Dans cette situation particulière, les pilotes concernés ne seront pas disqualifiés mais seront classés derniers.

7.5 Nombre de karts autorisés sur la piste

Le nombre de karts autorisés sur la piste est – sauf homologation différente – limité à 36 pour les courses de la phase finale, 36 pour les essais qualificatifs et les manches qualificatives et 51 pour les essais non qualificatifs/Warm up.



7.6 Code de conduite sur les circuits de kart

7.6.1 Respect des signaux :

Les instructions détaillées dans les Prescriptions Générales de la FIA Karting et dans le Règlement des Circuits de la FIA Karting sont considérés comme faisant partie de ce code de conduite. Tous les conducteurs doivent les connaître parfaitement.

7.6.2 Dépassement :

A) En course, un kart seul sur la piste peut utiliser toute la largeur de ladite piste. Toutefois, dès qu'il est rattrapé par un kart temporairement ou constamment plus rapide, le pilote n'a pas le droit de zig-zaguer d'un côté à l'autre ou de faire un mouvement latéral afin d'empêcher une manœuvre légale de dépassement.

B) En cas de dépassement, le pilote concerné ne semble pas s'apercevoir qu'un autre pilote veut le dépasser, le ou les commissaires de piste donneront un avertissement en agitant le drapeau bleu pour indiquer qu'un autre concurrent veut le dépasser. Tout pilote qui ne tient pas compte du drapeau bleu pourra être pénalisé par les commissaires sportifs. Les infractions systématiques ou répétées pourront entraîner la disqualification de la session pour le contrevenant.

C) Toute manœuvre d'obstruction effectuée par un ou plusieurs conducteurs, ayant ou non des intérêts communs, est interdite. Le roulage persistant de front avec plusieurs karts, ainsi que la disposition en éventail, ne sont autorisés que s'il n'y a pas d'autre kart tentant de doubler. Sinon, le drapeau bleu sera agité.

D) La pénalité infligée pour non-respect du drapeau bleu sera également appliquée aux pilotes qui obstruent une partie de la piste et sera plus sévère en cas d'obstruction systématique, allant ainsi de l'amende à la disqualification de la course. La même pénalité sera appliquée aux pilotes qui zig-zagueront d'un côté à l'autre de la piste afin d'empêcher les autres concurrents de doubler.

E) La répétition d'erreurs graves ou l'apparition d'un manque de contrôle du kart (comme une sortie de piste) pourra entraîner la disqualification des pilotes concernés.

F) Seule la piste sera utilisée par les pilotes pendant la course.

G) Contacts/collisions (pendant la course, tour de décélération inclus) : des sanctions pourront être infligées à un pilote qui percute un autre pilote.

7.6.3 Arrêt d'un kart pendant la course :

A) Le pilote de tout kart quittant la course devra signaler son intention à temps et est responsable de veiller à ce que la manœuvre soit effectuée en toute sécurité et le plus près possible du point de sortie.

B) Si un pilote est contraint d'arrêter son kart, soit involontairement, soit pour toute autre raison, le kart devra être retiré de la piste dans les plus brefs délais afin que sa présence ne constitue pas un danger ou empêche le déroulement normal de la course. Si le pilote n'est pas en mesure de sortir le kart de la position potentiellement dangereuse, il est du devoir des commissaires ou d'autres officiels d'apporter leur aide.



C) Tout ravitaillement effectué sur la piste elle-même est interdit, et entraînera une disqualification immédiate.

D) Hormis le pilote – et, dans des cas exceptionnels, les officiels compétents – personne n'est autorisé de toucher un kart arrêté sous peine de mise hors course.

E) Il est interdit de pousser un kart sur la piste ou de le pousser jusqu'à la ligne d'arrivée. Cela entraînera une disqualification immédiate de la session.

F) Tout kart abandonné sur le circuit par son pilote, même temporairement, sera considéré comme forfait pour la course. Un kart abandonné temporairement par son pilote alors qu'une course est suspendue ne sera pas considéré comme forfait.

7.6.4 Entrée des stands (ou zone de réparation ou parcs d'assistance) :

A) La zone dite « zone de réparation » fait partie de la zone des stands.

B) Pendant les séances d'essais et la course, l'accès aux stands ou à la zone de réparation n'est autorisé que par la zone de décélération. La sanction en cas de manquement à cette règle sera la disqualification de la course.

C) Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou d'entrer dans les stands, le parc d'assistance ou la zone de réparation devra signaler son intention à temps et s'assurer qu'il peut le faire en toute sécurité.

D) Sauf cas de force majeure (acceptés comme tels par les commissaires sportifs de la manifestation), le franchissement, de n'importe quel côté, de la ligne séparant la zone de décélération et la piste est interdit.

E) Sauf cas de force majeure (accepté comme tel par les commissaires sportifs de la manifestation), toute ligne peinte sur la piste à la sortie des stands ou de la zone de réparation dans le but de séparer les karts sortant des stands ou de la zone de réparation de ceux sur la piste ne doit être traversée par aucune partie d'un kart sortant des stands.

7.7 Déroulement de l'événement

L'épreuve comprendra, au minimum, warm-up, des essais non qualificatifs, des essais qualificatifs, des manches qualificatives et des manches finales.

A) Essais non qualificatifs

Le timing de l'épreuve prévoit un essai non qualificatif pour chaque catégorie. Tous les karts doivent avoir quitté la prégrille dans les premières 45 secondes de la séance. (voir briefing des pilotes pour explication exacte). Si un concurrent n'est pas en mesure de quitter la prégrille dans les 45 premières secondes, le directeur de course décidera si le pilote est toujours autorisé à rejoindre la séance, OU non.

Les essais non qualificatifs sont réservés aux pilotes ayant passé avec succès les contrôles sportifs et les vérifications techniques.

Si le nombre de pilotes est inférieur ou égal à 36, cela se fera en un seul groupe, sinon cela sera divisé en plusieurs groupes. L'utilisation de transpondeurs est obligatoire.



B) Essais qualificatifs

Les emplacements « pré-grille » seront attribués par tirage au sort (informatisé) après la clôture des inscriptions. Cette procédure est sans appel et les décisions sont définitives.

Le timing de l'épreuve prévoit un essai qualificatif.

Durée : 6 minutes

Tous les karts doivent avoir quitté la prégrille dans les 45 premières secondes de la séance. (voir briefing des pilotes pour une explication exacte). Si un concurrent n'est pas en mesure de quitter la prégrille dans les 45 premières secondes, le concurrent n'est plus autorisé à prendre part à la séance.

Si le nombre de pilotes est inférieur ou égal à 36, les essais qualificatifs se dérouleront en un seul groupe, sinon ils seront divisés en plusieurs groupes tiré au sort de manière électronique. L'utilisation de transpondeurs est obligatoire.

Les pilotes prendront le départ quand ils le souhaiteront (règle des 45 secondes). Tout pilote ayant franchi la ligne tracée à la sortie de la zone de départ sera considéré comme étant partant et son temps au tour sera pris en compte, quelle que soit les circonstances. Tout tour entièrement parcouru est chronométré. Le temps retenu est celui du meilleur tour parcouru lors de la séance. Les égalités seront départagées par le 2^{ème} meilleur temps réalisé par chaque pilote, et ainsi de suite en cas d'égalité ultérieure.

Le classement final des essais qualificatifs sera établi comme suit :

S'il n'y a qu'un seul groupe

-La grille sera établie dans l'ordre du meilleur temps réalisé par chaque pilote.

S'il y a deux groupes (plus de 36 Pilotes)

- Le classement sera déterminé comme ci-dessous (pas de qualification combinée) :

La 1^{ère} place revient au meilleur temps du 1^{er} groupe (meilleur temps au général, groupe le plus rapide)

La 2^{ème} place revient au meilleur temps du 2^{ème} groupe (groupe le plus lent)

La 3^{ème} place revient au 2^{ème} plus rapide du 1^{er} groupe (groupe le plus rapide)

La 4^{ème} place revient au 2^{ème} meilleur temps du 2^{ème} groupe (groupe le plus lent)

La 5^{ème} place revient au 3^{ème} meilleur temps du 1^{er} groupe (groupe le plus rapide)

La 6^{ème} place revient au 3^{ème} meilleur temps du 2^{ème} groupe (groupe le plus lent)

et ainsi de suite.

S'il y a trois groupes (plus de 54 Pilotes)

Le classement sera déterminé comme ci-dessous (pas de qualification combinée) :

La 1^{ère} place revient au meilleur temps du 1^{er} groupe (meilleur temps au général, groupe le plus rapide)

La 2^{ème} place revient au meilleur temps du 2^{ème} groupe (2^{ème} groupe rapide)

La 3^{ème} place revient au meilleur temps du 3^{ème} groupe (groupe le plus lent)

La 4^{ème} place revient au 2^{ème} meilleur temps du 1^{er} groupe (groupe le plus rapide)

La 5^{ème} place revient au 2^{ème} meilleur temps du 2^{ème} groupe (2^{ème} groupe le plus rapide)

La 6^{ème} place revient au 2^{ème} meilleur temps du 3^{ème} groupe (groupe le plus lent)

Et ainsi de suite.



Si aucun temps n'est pris en compte pour un pilote, celui-ci prendra le départ en fond de grille. Si plusieurs pilotes se trouvent dans cette situation, leur position de départ sera tirée au sort. Il n'est pas autorisé à aider un pilote une fois que celui-ci a franchi la ligne tracée à la sortie de la prégrille.

Les concurrents non-partants (DNS) seront classés devant les concurrents disqualifiés (DSQ).

Si un conducteur s'arrête dans la zone de réparation ou dans le parc d'assistance, ce sera de manière définitive. Il ne sera pas autorisé à repartir.

C) Manches qualificatives

Cas A : 36 partants ou moins, deux manches qualificatives seront disputées avec tous les pilotes. Les grilles de départ de chacune des deux manches sera établi sur la base des résultats des essais qualificatifs.

Cas B : Plus de 36 pilotes engagés – à la fin des essais qualificatifs, les pilotes seront répartis en groupes pour les manches qualificatives. Le nombre de pilotes par groupe sera de 18 maximum. Chaque groupe doit rencontrer tous les autres groupes.

3 groupes A, B, C (54 pilotes maximum) 4 groupes A, B, C, D (72 pilotes maximum) 5 groupes A, B, C, D, E (90 pilotes maximum), 6 groupes A, B, C, D, E, F (108 pilotes maximum)

- A titre d'exemple pour (**Cas B 6 groupes**), dans le cas d'une séparation des pilotes en 6 groupes, le pilote classé 1^{er} aux essais qualificatifs sera dans le groupe A, le 2^{ème} dans le groupe B, le 3^{ème} dans le groupe C, le 4^{ème} du groupe D, le 5^{ème} du groupe E, le 6^{ème} du groupe F, le 7^{ème} du groupe A, le 8^{ème} du groupe B, et ainsi de suite.

- Chacun des 6 groupes mentionnés ci-dessus affrontera les autres groupes
- Chaque manche qualificative aura une durée de 9 minutes + 1 tour pour les MINI et MINI ROOKIE
- Chaque manche qualificative aura une durée de 10 minutes + 1 tour pour toutes les autres classes

Pour les manches qualificatives, les points seront attribués comme suit : 0 point au 1^{er}, 2 points au 2^{ème}, 3 points au 3^{ème} et ainsi de suite selon une progression croissante d'un point par place.

Si un pilote ne prend pas le départ (non présent en Prégrille avec son kart) dans une manche qualificative, il recevra un nombre de points égal au nombre de concurrents des groupes A & B plus 1.

Si un pilote reçoit un drapeau noir ou est disqualifié, il recevra un nombre de points égal au nombre de concurrents des groupes A & B plus 2.

- Tout pilote n'ayant pas effectué tous les tours prévus, même s'il n'a pas terminé la manche qualificative, sera classé en fonction du nombre de tours qu'il aura effectivement effectué.

D) Classement après les manches

A l'issue des manches qualificatives sera effectué « UN CLASSEMENT APRÈS LES MANCHES ».

Le classement est la somme des points attribués lors des manches qualificatives et le classement est effectué en commençant par celui qui a le moins de point. En cas d'ex-aequo, la meilleure position issue des essais qualificatifs sera déterminante. Les points de championnat seront attribués comme indiqué dans le tableau au **point 5.1.1**.



E) Finale A/B

Chaque finale durera 11 minutes + 1 tour pour les catégories MINI et MINI-ROOKIE.

Chaque finale durera 14 minutes + 1 tour pour toutes les autres catégories.

Les pilotes classés de la **1^{ière} à la 36^{ième} place** après les manches qualificatives sont qualifiés pour la **finale A**.

Le classement après les manches qualificatives détermine la grille de départ de la finale A.

Les pilotes classés de la **37^{ième} à la 72^{ième} place** après les manches qualificatives sont qualifiés pour la **finale B**.

Le classement après les manches qualificatives détermine la grille de départ de la finale B.

La finale B aura lieu uniquement si un minimum de 8 pilotes sont présents.

Les points du championnat seront attribués conformément au tableau du **point 5.1.1**.

Si le nombre de participants à la finale B est inférieur à huit, les participants recevront tout de même des points pour le championnat en fonction de leur classement après les manches qualificatives. La position 37 reçoit 33 points, la position 38 reçoit 31 points, la position 39 reçoit 30 points, la position 40 reçoit 29 points, et ainsi de suite (voir aussi Art. 5.1.1).

Les pilotes qui seront présents, avec leur kart, sur la prégrille seront comptés comme partants et marqueront des points. Les pilotes qui seront disqualifiés de la finale ne marqueront aucun point.

Tout pilote n'ayant pas effectué tous les tours prévus, même s'il n'a pas terminé la Finale, sera classé en fonction du nombre de tours réellement effectués.

7.8 Procédure de grilles de départ sur la prégrille (manches qualificatives, les pré-finales et finales)

Code Sportif International FIA-CIK, Prescriptions Générales CIK-FIA Article 2.19

A) A l'issue de la dernière séance d'essais qualificatifs, la liste des pilotes qualifiés ainsi que les grilles de départ seront officiellement publiées.

B) Seuls ces pilotes seront autorisés à prendre le départ des manches qualificatives, des manches et de la phase finale.

C) Tout concurrent dont le ou les karts ne peuvent prendre le départ pour quelque raison que ce soit ou qui a de bonnes raisons de croire que son ou ses karts ne seront pas prêts à prendre le départ doit en informer l'officiel en charge du Parc d'Assistance, qui avisera le Directeur de Course dès qu'il en aura l'opportunité.

D) Les grilles seront établies en fonction du meilleur temps réalisé par chaque pilote, en tenant compte de la séance d'essais qualificatifs. Si un ou plusieurs pilotes réalisent le même temps, l'égalité sera départagée sur la base de leur deuxième meilleur temps, et ainsi de suite.

E) Le pilote en pole position sur chaque grille aura le choix de la pole position (côté gauche ou droit de la piste), à condition d'en informer le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course dès son arrivée sur la prégrille. Ce choix ne modifiera que la première ligne, et ne concernera pas les autres. A défaut, le pilote en pole position sur chaque grille prendra le départ de la course depuis la position sur la grille qui était la pole position l'année précédente ou, s'il s'agit d'un nouveau circuit, sur celle qui a été désigné comme tel par la FIA Karting, ou désigné dans le règlement particulier de l'épreuve.

F) L'accès à la prégrille depuis le parc d'assistance se terminera comme indiqué dans l'horaire officiel. Tout kart n'ayant pas pris position sur la prégrille à ce moment ne sera pas autorisé à le faire, sauf circonstances exceptionnelles laissées à l'appréciation du Directeur d'épreuve ou du Directeur de Course.

Les karts placés sur la prégrille doivent être prêts à courir ; il est strictement interdit d'effectuer tous travaux, réglages et/ou réglages sur le kart sur la prégrille (**voir point 7.17 pour plus d'informations**), à l'exception de la pression des pneus, qui peut être ajustée, vers le bas, par le pilote ou son mécanicien et en utilisant ses propres moyens (manomètre des pneus). Le réglage de la pression des pneus doit s'arrêter sans délai lorsque le panneau « Mechanics leave grid » est présenté et qu'un avertissement sonore est émis. A ce moment le mécanicien doit quitter immédiatement la prégrille. Le manomètre ne peut que dégonfler les pneus. En cas de non-respect de cette règle, les commissaires appliqueront une pénalité.

G) Il est interdit aux karts présents sur la prégrille de revenir au parc d'assistance, sauf circonstances exceptionnelles laissées à l'appréciation du Directeur d'épreuve ou du Directeur de Course. Il est interdit d'apporter un deuxième train de pneus en prégrille.

Si un pilote a oublié sa protection de côtes et/ou de cou, il est autorisé à la récupérer. Il doit cependant s'assurer de revenir à l'heure. En cas de retard, il devra s'élancer en fond de grille.

Définition de la prégrille :

- la zone située entre la piste et le départ, où les Karts sont alignés pour commencer le tour de formation.
- la zone/le chemin que l'on emprunte, à pied, jusqu'à la ligne de départ.
- la ligne de départ si elle est utilisée.

H) Les mécaniciens devront évacuer la prégrille lorsque le panneau « Mechanics leave grid » sera présenté avant le départ de la course. Si un pilote n'est pas en mesure de démarrer de la prégrille après le déploiement du drapeau et/ou du feu vert et s'il demande l'intervention d'un mécanicien, il ne sera autorisé à quitter la prégrille que sur ordre d'un commissaire et il prendra le départ depuis l'arrière de la formation lorsque le départ, sur la ligne de départ/arrivée, est donné, en tenant compte du nombre de tours de formation. Le pilote n'est pas autorisé à participer au tour de chauffe ainsi qu'au tour de formation. Aucun temps supplémentaire ne sera accordé à un pilote qui n'aurait pas respecté ces consignes.

I) Tout pilote présent, avec son kart, sur la prégrille, dans le temps imparti sera considéré comme partant.

7.9 Procédure de grille de départ sur la piste

Dans certaines circonstances, la prégrille sera déplacée sur la piste, c'est la procédure spécifique ci-dessous qui sera alors appliquée.

A) L'accès à la pré-grille depuis le parc d'assistance se terminera comme indiqué dans l'horaire officiel. Tout kart qui n'est pas sur la prégrille à ce moment-là ne sera pas autorisé à le faire, sauf circonstances exceptionnelles laissées à l'appréciation du Directeur d'épreuve ou du Directeur de Course. Les karts (sur

le chariot) placés en prégrille doivent être prêts à courir ; il est strictement interdit d'effectuer tous travaux, réglages et/ou mises au point sur le kart, **(voir point 7.17 pour plus d'informations)** à l'exception de la pression des pneus, qui peut être ajustée, par le bas, par le pilote ou son mécanicien, en utilisant ses propres moyens (manomètre des pneus). Le manomètre ne peut que dégonfler les pneus. En cas de non-respect de cette règle, les commissaires appliqueront une pénalité.

B) Une fois le portail fermé (parc d'assistance vers la prégrille) chaque pilote avec son kart placé sur un chariot et poussé par son mécanicien quittera la prégrille pour prendre position sur la grille de départ de la course. A partir de ce moment, les karts doivent être prêts à courir ; tout travail complémentaire, réglage et/ou mise en place sur le kart (à l'exception de la pression des pneumatiques) est strictement interdit. Le manomètre ne peut que dégonfler les pneus. En cas de non-respect de cette règle, les commissaires appliqueront une pénalité. **(voir point 7.17 pour plus d'informations)**. Le réglage de la pression des pneus doit s'arrêter sans délai après l'apparition du panneau « Mechanics leave grid» suivi de l'avertissement sonore, à ce moment le mécanicien doit quitter la grille immédiatement.

C) Lorsque le panneau (ou signal) « Mechanics leave grid» est présenté, tous les karts doivent être prêts et déposés sur la piste. A ce moment, les mécaniciens quitteront la grille pour se rendre à la zone de rangement des chariots des karts. Les interview média ne pourront plus avoir lieu une fois le tableau « Mechanics leave grid» présenté. Tout le monde, à l'exception des pilotes et des officiels, doit quitter la grille.

D) Signal/feu « 30 secondes » : 30 secondes après ce signal, le drapeau et/ou le feu vert seront présentés à l'avant de la grille pour indiquer que les karts doivent entamer un tour de formation en respectant l'ordre de la grille de départ et conformément aux prescriptions générales de la FIA Karting.

E) Si un pilote a besoin d'assistance après le signal « 30 secondes », il doit l'indiquer aux commissaires et, une fois que les autres karts auront quitté la grille, il sera poussé vers l'aire de réparation et le mécanicien pourra travailler sur le kart. Dans ce cas, des commissaires de piste se placeront à côté du ou des karts concernés pour avertir les pilotes lors du tour de formation.

Les commissaires de piste auront pour instruction de pousser immédiatement tout kart restant sur la grille après le début du tour de formation vers l'aire de réparation.

Si un pilote s'élance depuis l'aire de réparation après l'intervention d'un mécanicien, il ne sera autorisé à le faire que sur ordre d'un commissaire et il prendra le départ depuis l'arrière de la formation, quel que soit le nombre de tours de formation et sa position. Le pilote n'est pas autorisé à participer au tour de chauffe ainsi qu'au tour de formation. **(voir point 7.17 pour plus d'informations)**.

7.10 Départ différé

Si le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course estime que pour des raisons de sécurité, le départ doit être différé, la procédure suivante aura lieu :

A) Un temps sera donné auquel aura lieu le prochain départ.

B) Les concurrents/pilotes qui arriveront en dehors de ces horaires ne pourront pas participer à la course.

C) Tous les karts seront positionnés dans le Parc d'Assistance « IN » ou dans une autre zone (décision du Directeur d'épreuve ou du Directeur de Course)

D) Toutes les modifications (dans le cadre du Règlement Technique) sont autorisées sous la supervision des Contrôleurs Techniques.

E) Les modifications ne sont autorisées que si elles sont faites par le pilote et son mécanicien. Toute autre assistance de personnes supplémentaires est interdite.



7.11 Procédure de départ

A) Le signal de départ sera donné au moyen de feux.

B) Le départ sera de type « roulant ». La réglementation "Départ lancé pour karts avec embrayages et sans boîte de vitesses" du règlement général de la CIK-FIA s'applique. La grille étant constituée de deux lignes de karts.

C) L'Organisateur, suite à une décision des Commissaires Sportifs, a le droit de modifier la procédure de départ de "Départ Roulant" à "Départ Arrêté" ou "Départ Roulant" sur une ligne avec des Panneaux « SLOW » (SC en course automobile).

D) Deux couloirs de 2 mètres de large, bordés de lignes blanches seront peints sur les 110 mètres menant à la ligne de départ. Une ligne jaune sera peinte 25 m avant la ligne de départ.

E) Dès que le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course indique avec le drapeau vert que les karts peuvent prendre le départ, les pilotes sont « aux ordres du directeur d'épreuve ou du Directeur de Course » et ne peuvent plus recevoir d'aide extérieure. Tout pilote qui ne s'est pas placé à temps aux ordres du Directeur d'épreuve ou du Directeur de Course avec son kart en état de fonctionnement ne sera autorisé à quitter la prégrille que sur ordre du Directeur d'épreuve ou du Directeur de Course ou de l'officiel responsable de la prégrille

F) Les karts effectueront un tour de chauffe et un tour de formation (2 tours au total) avant que le départ puisse être donné. Il est interdit de dépasser un autre pilote sous peine d'une pénalité infligée par les commissaires sportifs (10 secondes ou disqualification de la course). Si un pilote s'arrête pour une raison quelconque pendant le tour de formation, il ne sera pas autorisé à tenter de repartir avant d'avoir été dépassé par l'ensemble du peloton.

Il repartira de l'arrière de la formation. S'il tentait de partir en tête du peloton dans l'espoir que les pilotes de tête le dépassent, il se verrait montrer le drapeau noir et serait disqualifié de cette course.

G) Le pilote retardé n'aura la possibilité de regagner sa position sur la grille que si cette manœuvre ne gêne pas les autres pilotes et, dans tous les cas, avant d'avoir atteint la ligne rouge qui sera matérialisée sur la piste, équipée d'une boucle chronométrée et indiquée par le directeur d'épreuve ou le directeur de course lors du briefing. Il est interdit d'emprunter un parcours autre que celui utilisé pendant la course pour regagner sa position de départ.

H) Si le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course considère qu'un pilote a été immobilisé à la suite d'une erreur d'un autre pilote, le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course peut arrêter le tour de formation et recommencer la procédure de départ sur la base de la grille d'origine ou permettre au pilote gêné de reprendre sa position.

I) Le Directeur d'épreuve ou Directeur de Course donnera le départ dès qu'il sera satisfait de la formation.

J) A la fin du tour de formation, les pilotes se dirigeront à une vitesse réduite et constante vers la ligne de départ, rassemblés sur deux lignes de karts. Si le directeur de course n'est pas satisfait de la vitesse affichée pendant le tour de formation, le poleman recevra un drapeau d'avertissement. Pendant la phase d'approche, le feu rouge sera allumé. Aucun kart ne peut accélérer ou freiner de manière excessive (test de freinage) avant que les feux rouges ne soient éteints. Les karts doivent maintenir leur position jusqu'au

signal de départ. Si le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course est satisfait de la formation, il donnera le départ en éteignant les feux rouges. S'il n'est pas satisfait de la procédure, il allumera le feu orange, ce qui signifie qu'un tour de formation supplémentaire devra être effectué. Si le moteur d'un pilote s'arrête pendant le tour de formation, un officiel ou un mécanicien désigné pour effectuer cette tâche pourra le redémarrer dès qu'il aura été dépassé par l'ensemble du peloton. Il pourra alors rejoindre l'arrière de la formation et ne devra pas tenter de retrouver sa position sur la grille. Si le kart ne peut pas démarrer, il doit alors être retiré de la piste et placé dans un lieu sûr. De manière similaire, si un pilote prend du retard sur l'ensemble du peloton sans s'arrêter, il doit rester en queue de peloton pour le départ et ne doit pas tenter de regagner sa position.

K) En cas de faux départs (**le départ n'a pas été donné / les feux rouges sont toujours allumés**) ou d'incidents répétés pendant le(s) tour(s) de formation, le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course, agissant en qualité de juge de fait, pourra arrêter la procédure de départ au moyen du drapeau rouge et en informer les commissaires sportifs, qui auront le droit d'infliger aux pilotes fautifs une pénalité selon les Prescriptions Générales FIA Karting. Une nouvelle procédure débutera soit immédiatement, soit dans un délai de 30 minutes, selon les circonstances. La grille de départ sera la même que pour la procédure initiale. Tous les pilotes présents dans la zone de départ avant l'arrêt de la procédure seront autorisés à prendre le départ du nouveau tour de formation. Les pilotes qui se trouvaient dans la zone de réparation doivent repartir de la zone de réparation une fois le départ donné. Le pilote n'est pas autorisé à participer au tour de formation.

L) Toute tentative de départ anticipé ou retardé et toute sortie de piste avant l'extinction des feux seront sanctionnées selon les Prescriptions Générales de la FIA Karting.

M) Un départ anticipé sera considéré comme ayant eu lieu lorsqu'un pilote franchit la ligne de départ avant sa position prescrite sur la grille au départ de la course. Ceci est enregistré par le système de chronométrage et par les chronométreurs officiels qui agissent en tant que juges de fait et détermineront si un départ anticipé a été commis. La pénalité fait référence aux Prescriptions Générales FIA Karting.

N) Dès le départ donné, les conditions de course sont appliquées et, quelle que soit la position du kart sur la piste, il est interdit de lui apporter une quelconque assistance, sauf pour le garer dans un endroit sûr.

O) Les commissaires sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision. Les décisions des commissaires peuvent prévaloir sur celles prises par les juges de fait. Toute infraction aux dispositions du code ou du présent règlement sportif relatives à la procédure de départ pourra entraîner la disqualification du kart et du pilote concerné de l'épreuve.

7.12 Arrêt d'une course

A) S'il devient nécessaire d'arrêter la course ou les essais parce que le circuit est bloqué par un accident ou parce que les conditions météorologiques ou d'autres conditions rendent la poursuite dangereuse, le directeur d'épreuve ou le directeur de course ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé sur la ligne de départ du circuit. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés aux postes de commissaires munis de ces drapeaux. La décision d'arrêter la course ou les essais ne peut être prise que par le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course (ou, s'il devait partir, par son adjoint). Si le signal d'arrêt de la course est donné :

Cas A : lors des essais, tous les karts devront immédiatement réduire leur vitesse et regagner lentement le parc d'assistance « Arrivée », et tous les karts abandonnés en piste seront retirés.



Cas B : lors des manches qualificatives, tous les karts réduiront immédiatement leur vitesse et se dirigeront vers l'entrée du parc d'assistance « Arrivée » ou s'arrêteront sur la piste à l'endroit désigné lors du briefing, en considérant que :

- Le classement de la course sera le classement à l'issue du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt a été donné,
- Des karts ou des véhicules de secours peuvent être sur la piste,
- Le circuit peut être totalement bloqué à cause d'un accident,
- Les conditions météorologiques ont pu rendre impossible la conduite à grande vitesse sur le circuit.

La procédure à suivre varie en fonction du nombre de tours effectués par le leader de la course avant le signal d'arrêt :

- moins de 75% de la distance prévue pour la course (arrondi au nombre entier de tours supérieur le plus proche). Si la course peut être relancée, l'article des Prescriptions Générales FIA Karting s'appliquera.
- 75% ou plus de la distance prévue pour la course (arrondi au nombre entier de tours supérieur le plus proche). Les karts seront directement conduits au Parc Fermé, et la course sera considérée comme terminée lorsque le kart de tête franchira la ligne à la fin du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt a été donné.

Le calcul des 75 % s'effectuera sur la durée de la course indiquée au règlement particulier, plus une minute. Par exemple, si la course dure 9 minutes + 1 tour, le calcul des 75 % s'effectuera sur 10 minutes.

Cas C : lors d'une course de la phase finale, tous les karts réduiront immédiatement leur vitesse et se dirigeront vers l'entrée du parc d'assistance « Arrivée » ou s'arrêteront sur la piste à l'endroit désigné lors du briefing, en considérant que :

- Le classement de la course sera le classement de fin de tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt de la course a été donné,
- Des karts ou des véhicules de secours peuvent être sur la piste,
- Le circuit peut être totalement bloqué à cause d'un accident,
- Les conditions météorologiques ont pu rendre impossible la conduite sur circuit à vitesse de course.

La procédure à suivre varie en fonction du nombre de tours effectués par le leader de la course avant le signal d'arrêt de la course :

A) Moins de 2 tours. Aucun point ne sera attribué. Si la course peut être relancée, l'article des Prescriptions Générales de la FIA Karting s'appliquera. La grille d'origine sera appliquée. Les pilotes qui devaient partir de la zone de réparation devront désormais partir de leur position d'origine telle qu'elle a été publiée sur la grille.

B) Plus de 2 tours mais moins de 75% de la distance prévue pour la course (arrondi au nombre entier de tours supérieur le plus proche). Si la course peut être relancée, l'article des Prescriptions Générales de la FIA Karting s'appliquera. Si cela n'est pas possible, la moitié des points sera attribuée.

C) 75 % ou plus de la distance de course (arrondi au nombre de tours entier supérieur le plus proche). Les karts seront envoyés directement au Parc Fermé et la course sera déclarée terminée lorsque le kart



de tête franchira la ligne à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été arrêtée. La totalité des points sera attribuée.

7.13 Reprise d'une course (Manches qualificatives ou finale)

A) Le travail sur les karts sera autorisé uniquement dans la zone de réparation ; Les seules personnes autorisées à intervenir sur un kart sont le Pilote lui-même et son Mécanicien, titulaire du laissez-passer approprié. Le ravitaillement ne sera pas autorisé. Tous les karts doivent être prêts au panneau 3 minutes.

B) Après une situation de suspension, le retard sera le plus court possible et dès que l'heure de reprise sera connue, les pilotes en seront informés. Dans tous les cas, un avertissement d'au moins 10 minutes sera donné. Les panneaux 10 minutes, 5 minutes, 3 minutes, 1 minute et 30 secondes seront présentés avant la reprise. Chaque signal sera accompagné d'un avertissement sonore.

C) La Course ou la Manche reprendra selon le processus « SLOW » et l'Article 2.20 des Prescription Générale FIA Karting. La durée de la nouvelle course sera égale à la différence entre la durée prévu et la durée effectuée. Les Pilotes ayant franchi la Ligne d'Arrivée à la fin du tour précédant celui où la course a été arrêtée et ceux qui se trouvaient dans la Zone de Réparation au moment de la présentation du drapeau rouge seront autorisés à prendre le nouveau départ.

D) L'ordre des positions de départ sera déterminé par l'ordre d'arrivée à la fin du tour précédant celui où la course a été suspendue.

7.14 Neutralisation d'une manche qualificative ou d'une course

A) Le directeur d'épreuve ou le directeur de course peut décider de neutraliser une manche qualificative ou une course. Cette procédure ne sera utilisée que si la piste est obstruée, ou si les pilotes ou officiels sont en danger physique immédiat, mais que les circonstances ne sont pas suffisantes pour justifier l'arrêt de la manche ou de la course de qualification.

B) Lorsque l'ordre est donné de neutraliser la manche ou la course de qualification, tous les postes de Commissaires de piste arboreront des drapeaux jaunes agités et un panneau « SLOW » (panneau jaune avec le mot « SLOW » écrit en noir), qui devra être maintenu jusqu'à la fin de la neutralisation. Des feux orange clignotants seront allumés sur la ligne de départ.

C) Tous les karts en compétition doivent alors s'aligner derrière le kart de tête et les dépassements sont strictement interdits. Les dépassements ne seront autorisés que si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

D) Pendant les tours de neutralisation, le kart de tête imposera une vitesse constante, à une vitesse modérée, et tous les autres karts devront rester en formation aussi serrée que possible. Si le directeur de course n'est pas satisfait de la vitesse affichée pendant la procédure SLOW, le pilote de tête recevra un drapeau d'avertissement et sera signalé aux commissaires sportifs. Les essais de freinage sont interdits. Les contrevenants seront signalés aux commissaires sportifs.

E) Les karts pourront entrer dans la zone de réparation lors de la neutralisation, mais ils ne pourront rejoindre la piste qu'avec l'autorisation d'un commissaire. Un kart rejoignant la piste devra avancer à une vitesse modérée jusqu'à atteindre la fin de la file de karts derrière le kart de tête. Les dépassements sont strictement interdits.



F) Lorsque le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course décide de mettre fin à la neutralisation, il fera éteindre les feux clignotants oranges; ce sera le signal aux pilotes que la course reprendra au prochain franchissement de la ligne de départ. Lors du dernier tour de neutralisation, les panneaux « SLOW » seront maintenus et les drapeaux jaunes seront présentés immobiles.

G) A ce moment, le kart de tête continuera à donner le ton, à vitesse constante. Le directeur de d'épreuve ou le directeur de course signalera la reprise de la course au moyen d'un drapeau vert agité sur la ligne. Les dépassements resteront interdits jusqu'à ce que les karts aient franchi la ligne de départ/arrivée à l'issue de la neutralisation de la manche qualificative ou de la course. En approchant de la ligne, où un drapeau vert sera agité par le directeur d'épreuve ou le directeur de course, les pilotes ne pourront accélérer qu'après avoir franchi la ligne jaune précédant la ligne. Les drapeaux jaunes et les panneaux « SLOW » aux postes de Commissaires de piste seront alors retirés et remplacés par des drapeaux verts agités. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour maximum. Si le directeur de course n'est pas satisfait de la vitesse affichée pendant la procédure SLOW, le pilote de tête recevra un drapeau d'avertissement et sera signalé aux commissaires. Les essais de freinage sont interdits. Les contrevenants seront signalés aux commissaires.

H) Chaque tour effectué lors de la neutralisation sera compté comme un tour de course.

I) Si la course se termine pendant la neutralisation, les karts passeront le drapeau à damier comme d'habitude, sans pouvoir doubler. Les dépassements ne seront autorisés que si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

J) Si la course se termine par une neutralisation, le tour précédant la neutralisation détermine le résultat, en tenant compte de toutes les pénalités.

7.15 Sécurité

A) Sécurité générale. Règlement International Karting FIA Karting, Prescription Générale Article 2.14 et Code (ISC)

B) Sécurité des karts. Règlement International Karting FIA Karting, Règlement Technique Article 3 et Code (ISC)

C) Sécurité de l'équipement. Règlement International Karting FIA Karting, Règlement Technique Articles 3 et 3.2 et Code (ISC)

D) Informations provisoires de la manifestation, adaptées à chaque circuit / Homologation du circuit / conditions. Des informations supplémentaires seront disponibles dans le Règlement Particulier de l'Événement.

E) Il est interdit d'utiliser des motos, scooters ou tout autre véhicule motorisé dans le Paddock, sauf autorisation particulière du Directeur d'épreuve ou du Directeur de Course.

F) Le rodage, la mise en température ou les essais des moteurs de kart ne sont pas autorisés. Le démarrage du moteur dans le Paddock est autorisé, c'est-à-dire juste pour vérifier si le moteur démarre. Les contrevenants seront avertis et pourront être sanctionnés d'une amende de minimum 250 € si le comportement persiste, ou dans le pire des cas les commissaires sportifs pourront disqualifier le pilote



concerné de la compétition. En application de l'article 12.2.3 du Code, les recours contre les décisions des commissaires sportifs n'ont aucun effet suspensif lorsqu'au cours de la même Compétition, un nouveau manquement est commis justifiant la Disqualification du même Concurrent.

Seules les catégories Mini-Rookie et Mini ont l'autorisation d'un bref démarrage des moteurs dans la zone d'assistance (juste un démarrage, rien de plus) avant l'entrée dans la zone de pré-grille. Les catégories à boîte de vitesses sont autorisées à faire tourner les moteurs UNIQUEMENT selon les créneaux horaires prévus dans les horaires.

7.16 Paddock

A) Les laissez-passer Concurrent, Pilotes, Mécanicien et Team Managers seront délivrés lors du contrôle sportif. Ils doivent être présentés à tout moment et personne ne sera admis sans laissez-passer.

B) Seuls les véhicules munis de laissez-passer adéquat sont autorisés dans le Paddock.

C) Chaque espace Paddock (8x6 mètres) doit être équipé d'au moins un extincteur de 5 kg. A noter : Un extincteur pour 4 pilotes au minimum dans le cas où les pilotes partagent leurs places dans une même tente.

D) Il est strictement interdit de fumer ou d'utiliser tout appareil risquant de provoquer un incendie dans la zone du Paddock

E) Aucun auvent de restauration n'est autorisé dans le Paddock, un espace séparé à côté du camping sera attribué, si l'espace le permet. Il est interdit de cuisiner dans le Paddock, sauf autorisation particulière de l'Organisateur.

F) Les tapis de sol sont obligatoires et doivent être utilisés pendant toute la semaine de course.

G) Le ravitaillement n'est autorisé que dans l'espace paddock qui vous est attribué, et uniquement avec l'utilisation d'un tapis de sol.

H) Il est strictement interdit d'utiliser et recharger des véhicules électriques dans le Paddock.

7.17 Prégrille

A) Un seul (1) pilote par kart et un (1) mécanicien désigné sont autorisés en « Prégrille » et uniquement avec un laissez-passer approuvé.

B) Les horaires d'ouverture et de fermeture de la « Prégrille » seront annoncés dans le timing (voir aussi règlement particulier).

C) Les karts placés sur la grille de départ doivent être prêts à courir. Il est strictement interdit d'effectuer toute intervention ou réglage sur le kart sur la grille de départ, à l'exception du contrôle de la pression des pneus. Ce contrôle peut être effectué par le pilote ou son mécanicien à l'aide de son propre manomètre, en dégonflant uniquement les pneus.

D) L'accès à la grille de départ depuis la pré-grille sera interrompu conformément au règlement particulier. Tout kart n'ayant pas pris sa position sur la grille de départ à ce moment ne sera pas autorisé à le faire. Si le kart n'est pas prêt à courir après la fermeture des portes, il devra l'être une minute après cette



fermeture. Le kart sera alors placé en fond de grille. Le pilote ne sera pas autorisé à reprendre sa position initiale. Si le kart n'est toujours pas prêt après cette minute supplémentaire, le pilote ne sera pas autorisé à prendre le départ.

E) Si un pilote est dans l'impossibilité de prendre le départ depuis la pré-grille après l'affichage du feu vert ou du drapeau, et s'il sollicite l'intervention d'un mécanicien, il y sera autorisé. Après l'assistance du mécanicien, il ne sera autorisé à quitter la pré-grille que sur ordre du directeur de course ; il ne pourra pas reprendre sa position de départ initiale.

F) Si la course est interrompue par un drapeau rouge dans les deux premiers tours, un nouveau départ complet sera donné. Les pilotes devront reprendre leurs positions de départ initiales.

7.18 Juridictions

Le Kart Club Mariembourg se réserve le droit d'émettre une communication complémentaire suite à l'accord de l'ASN présentant la série et de la FIA Karting, concernant les Règles et Règlements (préalablement approuvés par l'ASN proposant la série et/ou la FIA Karting). Toutes ces communications seront émises à tous les concurrents et publiées sur le site internet officiel.

Seuls les tribunaux de la FIA et du RACB sont compétant pour traiter des différents sportifs.

Aucune demande d'indemnisation, de quelque nature que ce soit, ne peut découler des actions et décisions du RACB ou de sa juridiction ainsi que des représentants du RACB ou de l'organisateur de la série, sauf en cas de dommage causé intentionnellement ou par négligence grave.

7.19 Réclamation et appels

Le Code Sportif International de la FIA et le Code Sportif National du RACB sont applicables aux réclamations et aux appels.

Droit de réclamation : 500€

Droit d'appel national : 1.000€

Droit d'appel international : 6.000€

8. RÈGLES ET PÉNALITÉS DE LA SÉRIE

8.1 Carénage avant

Le carénage avant doit être dans la bonne position à tout moment pendant une compétition selon le règlement technique de la CIK-FIA.

MANCHES QUALIFICATIVES – FINALES

Si le juge de fait constate que le carénage avant n'est pas dans la bonne position, dans toutes les situations, une pénalité de temps de **3 secondes** sera automatiquement infligée au(x) pilote(s) concerné(s). Cette pénalité de temps n'est pas susceptible d'appel (en application de l'Art. 12.2 CSI).

ESSAIS QUALIFICATIFS

Si le juge de fait constate que le carénage avant n'est pas correctement positionné, **le meilleur temps au tour** du groupe concerné sera automatiquement **annulé** pour le ou les pilotes concernés. Cette pénalité de temps n'est pas susceptible d'appel.



Remarque :

Si les qualifications se déroulent en deux groupes ou plus et que le meilleur temps au tour est également le meilleur temps au tour absolu, ce temps sera tout de même utilisé pour déterminer le groupe le plus rapide.

Par exemple, si le meilleur temps au tour absolu est réalisé dans le groupe B, mais que ce temps est annulé en raison d'une pénalité, le groupe B restera le groupe le plus rapide, même si le deuxième pilote le plus rapide du groupe B a un temps plus lent que le meilleur temps au tour d'un autre groupe.

Lorsque les commissaires techniques/juges de fait envoient des rapports concernant la position incorrecte du carénage avant, les commissaires sportifs appliqueront automatiquement les décisions. Les commissaires sportifs peuvent également prendre une décision collective pour les pilotes impliqués dans une séance. Les concurrents concernés ne seront pas invités à signer les documents de décision.

S'il s'avère qu'un Pilote ou un tiers a ou a tenté de replacer intentionnellement un carénage avant qui n'est pas installé correctement au cours du dernier tour ou après que le « drapeau à damier » ait été agité, cela entraînera une disqualification de la session concernée.

8.2 Sortie du couloir / Départ anticipé / Position incorrecte

Si un conducteur quitte le couloir (les lignes) avant que les feux ne s'éteignent, les pénalités suivantes seront prises en compte :

Cas A : 1 à 2 roues hors couloir	pénalité en temps de 3 secondes
Cas B : plus de 2 roues hors couloir	pénalité en temps de 5 secondes

Si un pilote effectue un départ anticipé :	pénalité en temps de 5 secondes
Si un pilote démarre dans une mauvaise position :	pénalité en temps de 5 secondes

8.3 Pénalité en temps de 5 secondes

En plus des Prescriptions Générales de la FIA Karting, le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course a le pouvoir de décider d'une pénalité de 5 secondes. Si possible, les pénalités seront affichées sur le tableau numérique.

Durant les 2 derniers tours aucun drapeau ne sera brandi, le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course informe lors du briefing de la procédure de mise en application et de notification de ces pénalités.

S'il y a plusieurs infractions pour le même pilote au cours de la même séance, le directeur d'épreuve ou le directeur de course le signalera aux commissaires sportifs pour d'éventuelles sanctions supplémentaires.

Il n'est pas possible de faire appel contre ces décisions (en application de l'Art. 12.2 CSI).

Dans le cas où un pilote a 2 pénalités, « carénage avant » et « décision du directeur d'épreuve/directeur de course de 5 secondes » au cours de la même séance, les deux pénalités doivent être ajoutées aux résultats.



Des pénalités de 5 secondes peuvent être infligées dans les cas suivants :

- Conduite non sportive,
- Conduite dangereuse,
- Non-respect d'un drapeau jaune,
- bloquer un autre conducteur pour éviter un dépassement,
- Non-respect des instructions des officiels,
- Provoquer un faux départ
- Ne pas suivre les instructions spécifiques mentionnées lors du briefing.

Pour tout incident non mentionné mais jugé incorrect par le Directeur d'épreuve ou le Directeur de Course, une sanction pourra être proposée par les commissaires sportifs de l'épreuve.

Les incidents mentionnés ci-dessus peuvent également rester impunis, ou une sanction plus sévère peut être appliquée, si le directeur d'épreuve ou le directeur de course le juge approprié.

8.4 Obstruction

8.4.1 Obstruction lors des essais qualificatifs :

Les pilotes qui gênent/bloquent les autres pilotes pendant les essais qualificatifs seront pénalisés de 5 positions dans leur groupe.

8.4.2 Obstruction dans les manches et/ou la finale

Les pilotes qui gênent/bloquent les autres pilotes à plusieurs reprises pendant les manches et/ou la finale recevront d'abord un panneau d'avertissement, après quoi une pénalité en temps de 5 secondes sera infligée. Un comportement répétitif peut être signalé aux commissaires sportifs.

8.4.3 Ignorer le drapeau technique / le signal numérique

Le drapeau technique (avec le numéro de course) sera affiché pendant deux tours maximum.

Si un pilote ignore le drapeau technique ou le signal numérique, pour quelque raison que ce soit, il recevra le drapeau noir et devra se présenter au directeur de course. Le drapeau noir ou le signal numérique ne sera affiché qu'une seule fois.

9 DÉCLARATION DE L'ORGANISATEUR

En raison du grand nombre de pilotes présents en compétition et afin de respecter le Règlement FIA Karting, les directeurs d'équipe et/ou les préparateurs ne seront pas admis dans les zones réservées (Parc d'Assistance Départ/Arrivée, sur la Pré-Grille et dans la zone « mécaniciens »).

L'accès au Parc d'Assistance Arrivée se fera uniquement par la porte du Parc d'Assistance Arrivée, sur présentation du laissez-passer Équipe 2026 et après accord du préposé à la porte.

En cas de non-respect de cette prérogative, la ou les personnes concernées seront convoquées devant les Commissaires Sportifs qui décideront de la pénalité à appliquer.

Toute demande d'accréditation « MÉDIA » incomplète, sans justificatif d'assurance, paiement de droits ou tardive sera systématiquement refusée.



10 BULLETIN

Il appartient à l'organisateur/promoteur de prévoir des bulletins en cours de saison ou pendant l'événement si nécessaire. Les bulletins postérieurs à l'approbation du présent Règlement Sportif mais avant le début du championnat doivent être approuvés par le RACB. Les bulletins rédigés pendant l'événement doivent être approuvés par les commissaires sportifs.

TOUT CE QUI N'EST PAS EXPRESSÉMENT AUTORISÉ PAR LE RÈGLEMENT SPORTIF EST INTERDIT

Visa RACB : S02-ISBNL/B26 (20/03/2026)