

# ufolep

## Règlement sportif 2018

### Section Karting UFOLEP

Pour plus de renseignements :

UFOLEP – 3, Rue Récamier – 75341 Paris Cedex 07

Tel : 01 43 58 97 71

Mail : [bgallet.laligue@ufolep-usep.fr](mailto:bgallet.laligue@ufolep-usep.fr) & [contact@solokart.com](mailto:contact@solokart.com)



---

ufolep

# Règlement Sportif

## 2018

Activité Karting UFOLEP

**Ce règlement est la déclinaison par l'UFOLEP du règlement international CIK/FIA.**

**Le règlement national karting et ses dispositions particulières ne peuvent en aucun cas contredire ou se substituer à l'ensemble des textes statutaires et règlements applicables à toutes les activités pratiquées à l'UFOLEP.**

Chaque organisateur aura la possibilité d'adapter ce règlement en fonction des caractéristiques propres à sa manifestation à travers un règlement particulier.

Tout organisateur devra faire viser son règlement particulier par la CN Sportive Karting piste Ufolep.

Censé connaître l'ensemble des règlements techniques du kart piste, tout pilote est responsable de la conformité de son matériel et doit se soumettre sans restrictions aux décisions de l'autorité sportive.

Ces textes sont disponibles sur <http://www.cns.ufolep.org/kart>

Toute compétition pratiquée sous l'égide de l'UFOLEP devra respecter les différentes dispositions par notre fédération sous peine d'annulation auprès des autorités préfectorales et de la nullité de l'assurance manifestation sportive.

Les membres de la Commission Nationale Sportive Kart Piste :

Bruno CORBILLE : Responsable CNS karting piste  
Jérôme LAVILLE : Responsable technique national  
Jean-Marie CAROF : Responsable formation  
Michel FEVRES : Responsable des agréments circuits  
Stéphane DESCHIENS : Responsable de la communication  
Pierre CHEVALIER : DTN Ufolep  
Michèle ROIG: Membre du CD National chargée du suivi de l'activité

### Notre projet éducatif

L'UFOLEP souhaite

développer autour du Karting un projet éducatif ouvert au plus grand nombre sans aucune distinction. Chaque

pilote doit pouvoir trouver la pratique qu'il souhaite au sein de l'UFOLEP en fonction de ses moyens. Sa participation

aux activités proposées par son club sera toujours désintéressée. La pratique du

karting proposée peut se décomposer en deux parties.

: L'une dite Pratique Liberté propose au pilote UFOLEP

d'évoluer sur les circuits, en respectant le règlement sportif technique sans aucune

visée compétitive. Afin de favoriser les échanges,

l'UFOLEP organise à chacun de ses échelons des rencontres permettant aux

pilotes de se mesurer au sein de catégories fixées par le règlement technique

qui vont aboutir à des classements et sont basées sur les rencontres. Cette

pratique est dite compétitive.

SOMMAIRE :

PROGRAMME & REGLEMENT

**A - DISPOSITIONS GENERALES**

**B - PARCOURS ET DEROULEMENT**

**C - CLASSEMENT ET RECOMPENSES**

**D - SECURITE & COMPORTEMENT DU PILOTE**

**E - CATEGORIES PROPOSEES**

## **A - DISPOSITIONS GENERALES**

### **I. APPLICATION DU REGLEMENT**

#### **DIRECTEUR DE COURSE**

Le Directeur de Course est chargé de l'application du présent règlement, du contrôle des différents documents indispensables à l'organisation de l'épreuve (autorisation préfectorale, assurance manifestation sportive) et de la conformité du règlement de la compétition. Il dirige l'équipe d'officiels et est responsable du bon déroulement de l'épreuve conformément aux dispositions réglementaires de l'UFOLEP et du présent règlement. Il est garant des horaires et du bon déroulement de l'épreuve en coordonnant les moyens mis à sa disposition. Il doit avoir suivi une formation complète auprès d'un organisme compétent et posséder la licence directeur de course UFOLEP. (auto/karting) Toutes les décisions techniques ayant rapport avec les karts ainsi que les sanctions sportives (faits de course) sont prises par le directeur de course et lui seul.

Toute réclamation sur cette application sera transmise pour instruction et décision au jury de course. Sa composition est donnée dans le programme officiel et affichée sur le tableau d'information. De même, tout cas non prévu par ledit règlement sera étudié par le jury.

#### **OFFICIELS**

- **Directeur de course**
- **Commissaires de piste**
- **Commissaires Techniques**
- **Responsable chrono (transpondeurs)**

#### **COMMISSAIRES DE PISTE**

Selon leur emplacement ou des fonctions exercées le jour de la manifestation, les commissaires veillent au respect des règles RTS fixées dans un but de sécurité (principalement énoncées dans l'article D « comportement du pilote»).

## **II - MODIFICATIONS DU REGLEMENT - ADDITIFS**

Toutes les modifications ou dispositifs complémentaires, après accord du Comité Directeur National, seront annoncées par des additifs, datés et numérotés ; ils feront partie intégrante du présent règlement et les délais d'application seront fixés par la Commission Nationale Karting piste.

Ces additifs seront affichés au secrétariat et aux tableaux d'informations. Ils seront également communiqués aux participants dans les délais les plus brefs.

Le directeur de course peut interrompre l'épreuve à tout moment. S'il juge qu'il y a des risques et que la sécurité des pilotes et/ou du public est en danger.

## **III - CONTROLE et RECLAMATIONS**

### **JURY**

Le jury exerce le contrôle de la manifestation uniquement du point de vue de l'application du code sportif de l'UFOLEP, du règlement national de l'UFOLEP et du règlement particulier de l'épreuve. Il est également chargé de juger toutes les réclamations présentées par les concurrents ainsi que les infractions constatées par le directeur de course, par des officiels qui sont portées à sa connaissance.

### **OFFICIELS**

Les contrôles doivent se faire en parc fermé ; ils servent à vérifier la conformité des karts. Des contrôles pourront être effectués pendant et/ou après la course par tout membres du jury, contrôleur technique ou de la CNS karting, y compris dans le parc pilote.

Tous les officiels (directeurs de course, commissaires, contrôleurs techniques, pointeurs-chronométreurs) doivent impérativement être détenteurs d'une licence UFOLEP en outre et pour les Directeurs de Course et Contrôleurs Techniques doivent avoir suivi une formation spécifique, validée par l'UFOLEP.

Les officiels engagés le jour de la compétition sont prioritaires aux contrôles administratifs et technique : cela leur permettra de remplir dans les meilleures conditions les tâches qui leur seront attribuées.

## CONTROLES

Outre les vérifications techniques fixées par l'organisation, des contrôles pourront être effectués après la course sur les karts. Le choix du ou des karts contrôlés est fait par le directeur de course. Le démontage est effectué par le pilote ou son mécanicien. Le responsable technique du groupe national a l'habilitation pour toute intervention sur les karts.

Les personnes habilitées à effectuer des contrôles moteurs seront accréditées par la CNS Karting. Un kart peut être contrôlé suite à une réclamation écrite déposée, avec une caution dont le montant est fixé annuellement par les règlements sportifs et financiers, dans les 30 minutes qui suivent le début d'affichage des résultats, par un pilote ayant régulièrement participé à l'épreuve (aucune réclamation ne peut être déposée par un groupe de pilotes).

Le pilote doit se présenter, avec ses équipements lors du contrôle, les équipements qui pourront être à nouveau contrôlés sur la ligne de départ.

Des représentants des pilotes peuvent être désignés afin de représenter les pilotes par catégories de karting.

Les accompagnateurs des pilotes ne participent pas aux contrôles techniques.

Le jury peut prendre toute mesure nécessaire à l'encontre de tout coureur (hors fait de course) ou officiel dont le comportement porterait atteinte au déroulement de la manifestation et à l'esprit UFOLEP.

Le jury comprend au moins le représentant officiel de l'ufolep, le directeur de course, le président du club organisateur de la manifestation, un ou plusieurs membres de la commission nationale sportive karting UFOLEP présents à la manifestation et le ou les représentants des pilotes qui ont été désignés. Le jury comprend un nombre impair de membres.

En cas d'infraction à la loi sur le sport ou aux présents règlements, il sera fait appel au jury. En cas de litige, le jury se réserve le droit de faire contrôler le kart en question dans un atelier de son choix, en présence d'un commissaire technique et du directeur de course. Dans le cas où aucune anomalie ne pourrait être décelée sur le kart concerné, le pilote ayant posé réclamation supportera seul les frais de démontage, remontage et de transport, le montant de la caution servant à régler tout ou partie des frais, les éventuels frais supplémentaires lui seront facturés.

Dans le cas où le contrôle se révélerait positif, le propriétaire du kart faisant l'objet de la réclamation supportera seul tous les frais (transport, démontage du kart, déplacement des officiels); son kart lui étant restitué, non remonté, contre paiement intégral des frais ;dans ce cas, la caution sera restituée au plaignant.

Tout pilote qui refuserait de se soumettre au contrôle technique se verrait immédiatement convoqué par le jury nonobstant de la transmission à la CND 1<sup>ère</sup> Instance (si compétition nationale sinon le niveau concerné est département ou région) .

Tout pilote disqualifié pour non-conformité concernant son moteur perdra tous les points acquis dans tous les trophées auxquels il participe.

#### **IV-ABANDON**

En cas d'abandon, il est impératif que le pilote prévienne la direction de la course par tous les moyens et ce dans les plus brefs délais.

Un pilote ayant abandonné devra obligatoirement quitter le parc pilote.

#### **V - ENGAGEMENTS**

Pour chaque épreuve, le pilote devra renseigner directement ou par l'intermédiaire de son club le formulaire d'inscription accompagné du règlement à l'ordre et à l'adresse du club organisateur dans le délai fixé par ce dernier. Le montant maximum du droit d'inscription pour la participation aux frais de sécurité est publié dans le règlement sportif et financier annuel.

Toute décision prise par le jury est souveraine et ne préjuge pas des éventuelles sanctions prononcées par les commissions de discipline du niveau concerné.

L'organisateur est en droit de refuser toute inscription reçue après la date limite ou pris le matin de l'épreuve.

**Aucun engagement ne sera pris par téléphone ou par fax.  
Tout pilote non retenu sera remboursé.**

## • RECLAMATIONS

Toute réclamation devra se faire par écrit et être remise au Directeur de Course selon les modalités prévues dans les règlements administratifs et sportifs nationaux.

Le jour de la manifestation, le pilote doit se présenter en personne au contrôle administratif pour l'inscription avec sa licence. Tout pilote mineur, doit se présenter avec son tuteur (représentant légal) lui aussi titulaire de sa licence UFOLEP.

Les réclamations sur une erreur de temps ou de classement devront être présentées au plus tard 30 Minutes après la manche. Ces réclamations se feront sans frais.

L'organisateur devra fournir aux pilotes inscrits et aux officiels le plan d'accès et le règlement particulier de l'épreuve.

Pour toutes les autres réclamations, il sera demandé un chèque dont le montant est fixé par les règlements administratifs et financiers des compétitions nationales, montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est jugée injustifiée.

Seul un concurrent engagé peut porter réclamation.

La réclamation contre la validité d'un engagement doit être présentée au plus tard 1 heure après la fermeture des opérations d'inscriptions.

## VI - EQUIPEMENT OBLIGATOIRE

Pour pratiquer le karting piste sur les circuits UFOLEP, il est obligatoire que la tenue soit conforme à la réglementation qui suit :

**Vous trouverez donc ci-dessous, la liste des équipements obligatoires à porter en loisirs comme en compétition :**

- **Le casque** doit être de type intégral et aux normes (détail ci dessous). **La visière** doit être fermée en piste.
  
- NF S 72 305 (France), étiquette verte sur tissu,
- E 22 (CEE), le numéro de série doit commencer par 03, 04, 05 et suivants,
- SIS 88.24.11 (2) (Suède),
- DS 2124.1 (Danemark),
- SFS 3653 (Finlande),
- ONS/OMK (Allemagne) (étiquettes noir sur blanc, noir sur bleu, bleu sur blanc ou

rouge sur blanc uniquement),

- SnellFoundation (USA) SA 95,
  - SFI (USA) SFI SPEC 31.1,
  - SFI (USA) SFI SPEC 31.2.
  - British Standards Institution BS 6658-85 de type A et de type type A/FR, (Grande Bretagne)
  - SA 2000
  - K98
- 
- **La minerve ou tour de cou (obligatoire pour les catégories minis et jeunes seulement)** adapté au karting, protège le cou du pilote en cas de chocs. Elle est obligatoire dans les catégories jeunes.
  
  - **Le protège côtes** est obligatoire pour les catégories Minis et Jeunes. Il est toutefois fortement conseillé pour les autres catégories.
  
  - **Une combinaison** Homologuée est une combinaison en cuir ou en tissu homologuée ou ayant été homologuée par la CIK (FMK), identifiée par son logo d'homologation et en très bon état. Une combinaison pluie peut être utilisée par-dessus.
  
  - **Les gants** : Une paire de gants entiers en cuir ou en tissu solide en bon état.
  
  - **Les bottines (chaussures montantes)** : Une paire de chaussures montantes en bon état recouvrant efficacement mes chevilles sont obligatoires.

**Le non-respect de cette importante clause de sécurité de la discipline entraînera la non prise en compte de l'inscription à la manifestation.**

## **B- PARCOURS & DEROULEMENT**

### **I- PARCOURS**

- **PARC COUREURS (STANDS)**

Il est interdit au public. L'affichage de cette interdiction est obligatoire. Son accès est autorisé aux officiels et aux licenciés.

Toutes les informations sur les procédures départ, changements, ravitaillements et les consignes de sécurité seront explicitées lors du briefing par le directeur de course.

- **DEROULEMENT DE L'EPREUVE**

Il tient compte du nombre d'engagés et de la piste, conformément aux textes en vigueur.

Chaque pilote dispose sur le paddock d'un espace lui permettant de faire le plein, et intervenir sur la mécanique du kart. Cet espace ne doit pas être fermé.

Une manche ne comprend que des karts appartenant à la même catégorie (sauf si une catégorie est rattachée).

Il est intégralement formellement interdit de fumer sur l'espace stand de la manifestation.

Toutes les dispositions devront être prises par les organisateurs, pilotes et assistance afin de préserver l'environnement de ces sites, selon les préconisations établies dans l'Agenda 21 de l'UFOLEP (cf annexe).

- **ENCEINTE DU CIRCUIT**

Seuls les officiels reconnus et identifiables (tenues, brassards, badges...) par l'organisateur ont le droit d'être dans l'enceinte du circuit. Si un photographe ou un journaliste est présent le jour de la manifestation, il doit être autorisé par l'organisateur, pour être couvert en cas d'accident et avoir une tenue spécifique. Les photographes et journalistes ne peuvent exercer qu'avec l'accord du directeur de course aux emplacements qui leur sont désignés.

## **II - DEROULEMENT**

Si le nombre de participants dans les différentes catégories est supérieur au maximum autorisé, il y aura constitution de séries.

Dans le cas où il y aurait moins de 6 coureurs dans une catégorie ou groupe, les pilotes seraient rattachés, pour la journée, à la catégorie supérieure.

Aucun classement séparé ne sera effectué.

**HANDIKART** : un minimum de 6 coureurs est nécessaire pour pouvoir organiser une course, sinon les pilotes seront rattachés à la catégorie correspondant au type de matériel en leur possession.

Pour chaque manche, le nombre de tours est fonction de la longueur du circuit et précisé au règlement particulier de l'épreuve.

### **• DUREE**

Elle est prévue pour chacune des catégories et spécifiée dans le règlement particulier de l'épreuve.

L'arrivée est jugée par le drapeau à damiers.

Sur l'initiative du Directeur de Course en accord avec le club organisateur, si la course était arrêtée, un nouveau départ pourra être donné pour terminer la durée. Il sera considéré comme le départ de la course.

## • **DEROULEMENT D'UNE MANIFESTATION DE KARTING à l'UFOLEP**

### • CATEGORIES

Toute manifestation doit se dérouler sur un circuit homologué par la Préfecture

- Une course exclusivement féminine peut être organisée. (Minimum 6 pilotes)

Les catégories concernées par un classement "Gentlemen", pourront être établies de la façon suivante :

. Si inférieur à 15 pilotes gentlemen, les gentlemen seront intégrés à la catégorie & un classement séparé sera toutefois établi.

. Si égal ou supérieur à 15 pilotes gentlemen, les gentlemen courront séparément de la catégorie référencée.

### • ORGANISATION

L'organisation du déroulement (contrôles administratifs et techniques, essais libres ou chronométrés, manches, classement et remise de récompenses) est précisée dans le règlement particulier de la manifestation.

### • BRIEFING

Avant le départ, tous les pilotes seront tenus d'assister au briefing du directeur de course, et devront signer la feuille d'emargement. Le pilote qui n'aura pas signé se verra interdire le départ.

### • DRAPEAUX

La table des drapeaux est jointe en annexe.

### • GRILLES DE DEPART

Aucun départ ne peut être donné sans l'autorisation du directeur de course. A tout moment le directeur de course peut demander l'arrêt d'un ou plusieurs karts. Il est formellement interdit de fumer sur la Pré grille.

### • RASSEMBLEMENT NATIONAL

L'organisation du rassemblement national kart piste sera conforme au cahier des charges spécifique élaboré par la Commission Nationale KART PISTE UFOLEP avec leur collaboration et sous leur responsabilité.

## **C - CLASSEMENT ET RECOMPENSES**

### **• CLASSEMENT**

Selon règlement particulier.

En fonction du classement obtenu après les manches qualificatives, les premiers pilotes seront qualifiés en finale A, les pilotes suivants en finale B etc. Un pilote absent ne sera pas remplacé et sa place restera vacante sur la grille.

La course sera arrêtée après l'arrivée du premier et tous les pilotes franchissant la ligne d'arrivée recevront ensuite le drapeau à damier. Après avoir reçu ce signal, les pilotes devront ralentir progressivement, ne pas doubler le pilote qui le précède et rejoindre l'aire d'arrivée. Il est interdit de s'arrêter entre la ligne d'arrivée et l'entrée du parc. Dans le cas où un pilote serait déclassé ou exclu, un nouveau classement général serait établi sans tenir compte de ce pilote.

### **• RECOMPENSES**

Dès les classements définitifs, les résultats sont affichés, l'organisateur de l'épreuve annonce les résultats officiels des récompenses. En cas de contrôle ou de réclamation, la remise des récompenses s'effectue en fonction du classement provisoire de la journée, le classement définitif sera entériné puis affiché lors de l'épreuve suivante.

Tout pilote et tout officiel participant à l'épreuve sera récompensé par coupes, trophées et lots, produits régionaux ... à la condition qu'il participe à la remise des récompenses (sauf dérogation de l'organisateur).

Les récompenses financières attribuées aux pilotes sont formellement interdites. La remise de lots ne doit pas dissimuler un faux amateurisme.

## **D - SECURITE ET COMPORTEMENT DU PILOTE**

### **• SECURITE**

L'UFOLEP impose sur chacune de ses manifestations, le dispositif suivant:

#### **- Service médical :**

Un médecin, une équipe de secouristes, 1 ou 2 ambulances (suivant l'importance de la manifestation) à l'appréciation du comité d'organisation (jury) ou si sur ce circuit existe un poste de secours fixe, équipé du matériel de secours obligatoire déterminé par les textes de référence, seulement une équipe de secouristes, à jour de leur formation, et un médecin, en liaison avec la régulation médicale du département concerné.

#### **- Extincteurs :**

Déterminés par la commission de sécurité, en plus, chaque pilote participant est obligatoirement équipé d'un extincteur en parfait état de fonctionnement et vérifié. Il est formellement interdit de fumer dans les stands pilotes et sur la pré grille ou la grille de départ.

#### **- Autorisation :**

**Préfecture ou Sous-préfecture.** Ces dispositifs devront être en accord avec l'arrêté préfectoral.

Lorsqu'un kart est immobilisé, les commissaires, sous la protection des drapeaux, doivent intervenir jusqu'à ce que le pilote soit dégagé ou ait été dégagé. Le pilote dont le kart est immobilisé définitivement doit le quitter immédiatement (sous la protection des commissaires), regagner la zone de sécurité et ne pas rester au bord de la piste. Pour tout kart ayant eu un accrochage, le pilote doit présenter son kart au commissaire technique pour pouvoir repartir dans la manche suivante.

Les pilotes doivent se présenter aux contrôles, en essais comme en course, en tenue réglementaire.

Communication stands / pilote par radio interdite. Interdiction de fixer une caméra extérieure sur la coque du casque du pilote.

Les caméras seront tolérées, mais fixées avec une double fixation sur le châssis ou les carrosseries. Le pilote devra faire vérifier la fixation de sa caméra au commissaire technique.

A aucun moment les images vidéo de ces caméras ne pourront intercéder dans les décisions du Jury ou du Directeur de course.

Le stand/paddock du pilote doit rester ouvert pendant le déroulement de la manifestation.

#### • **COMPORTEMENT DU PILOTE**

Le même kart doit être utilisé pendant la durée de l'épreuve.

Dans une épreuve, un pilote ne peut engager qu'un seul kart. Il ne peut y avoir qu'un seul pilote par kart et par course dans la même catégorie (sauf course d'endurance).

Tout pilote ayant volontairement ou accidentellement quitté la piste, doit la reprendre à l'endroit le plus proche de sa sortie après s'être assuré du libre accès de celle-ci et de l'accord d'un commissaire, faute de quoi il encourt une disqualification.

Le directeur de course ou la commission de sécurité se réserve le droit de procéder à un contrôle alcootest à tout moment. En cas de contrôle positif, la personne serait exclue de l'enceinte de la course.

Tout concurrent dont l'attitude, soit au cours de l'épreuve, soit lors de la remise des récompenses, serait incorrecte par des propos, des actes ou des tricheries, serait déclassé de l'épreuve et passible de sanctions (amende, exclusion, déclassement, traduction devant les commissions de discipline départementale, régionale ou nationale). De même la participation à des épreuves dites « sauvages » sera sanctionnée.

Tout concurrent dont l'attitude sur les réseaux sociaux après les épreuves serait incorrecte ou insultant pour les officiels, ou tout membre de l'organisation sera sanctionné devant la commission de discipline départementale.

## F-ANNEXES

### DRAPEAUX

#### DRAPEAUX UTILISÉS PAR LE DIRECTEUR DE COURSE OU SON ADJOINT :



**Drapeau tricolore national :** signal de départ de la course ou des essais chronos.



**Drapeau bleu :** présenté aux pilotes qui vont être doublés avec un tour de retard au minimum. Sa signification est la suivante :

- **immobile :** gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes.

- **agité :** gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes, cédez le passage.

**Précision importante :** un groupe de pilotes sur le point d'être doublés doit laisser le ou les premiers sans se doubler entre eux sous peine de sanction. À la demande du directeur de course, en fonction de la configuration de la piste, un deuxième drapeau bleu pourra être tenu par son adjoint ou tout autre Officiel habilité à cet effet.



**Drapeau jaune à bandes rouges :** changement d'adhérence, par exemple présence d'huile, flaque d'eau, aquaplanage suite à une averse, passage d'un revêtement sec à un revêtement glissant ; dans ce dernier cas la présentation du drapeau sera accompagnée d'une main levée vers le ciel. Ce drapeau sera présenté pendant au moins 4 tours ou jusqu'au moment où le revêtement redevient normal. Si retour de la piste à l'état normal, présentation du drapeau vert.



**Drapeau vert à chevron jaune :** faux départ.



**Drapeau à croix rouge et blanc :** signale l'intervention des services de secours, ralentissement immédiat. Pendant toute la durée de la présentation de ce drapeau, la course est neutralisée sur la partie de circuit balisée par les drapeaux jaunes signalant le danger. Il est donc formellement interdit de doubler dans cette portion.



**Drapeau à damiers noirs et blancs :** fin de course, des chronos, des essais, de l'entraînement.



**Drapeau rouge :** signal d'interruption d'une course, ralentir, ne plus dépasser, rouler à allure réduite, s'arrêter à l'endroit indiqué par le directeur de course au briefing. Dès la présentation du drapeau rouge, l'ensemble des commissaires de piste agitent leurs drapeaux jaunes tout le long du circuit pour signaler l'arrêt de la course.



**Drapeau blanc** : présence d'un kart au ralenti sur la piste.



Par décision du Comité Directeur de la FFSA, cette réglementation est à appliquer pour toutes les épreuves se déroulant sur le territoire national à l'exception de la Formule 1.



**Drapeau noir à disque orange** : arrêt pour défaillance technique, le pilote peut repartir après réparation.



**Drapeau noir** : mise hors course. Le pilote doit reprendre immédiatement le parc fermé ou le parc coureurs et se présenter au directeur de course sans que ce drapeau soit nécessairement précédé d'un avertissement.



**Drapeau bleu avec doubles diagonales rouges** : arrêt pour un pilote avant qu'il soit doublé ou quand il a été doublé. Ce drapeau doit être utilisé dans les repêchages, pré-finale et finale.



**Drapeau à triangle noir et blanc** : avertissement pour conduite non sportive ou dangereuse.

**DRAPEAUX UTILISÉS PAR LES COMMISSAIRES DE PISTE ET LA DIRECTION DE COURSE :**



**Drapeau jaune**  
Immuable : danger, ralentir, défense de doubler, début de zone neutralisée.  
Agré : danger grave, défense de dépasser, soyez prêt à stopper.



**Drapeau vert** : fin de zone neutralisée ; ce drapeau peut être utilisé pour indiquer le début d'une séance d'essais ou le départ des tours de formation.

L'utilisation des quatre drapeaux ci-dessus doit être accompagnée du numéro du kart concerné.

## • CONTROLE DE L'ALCOOLEMIE

Au cours d'une épreuve de karting et à la demande des autorités sportives, tout licencié peut éventuellement faire l'objet, sur place, d'un examen médical motivé par son comportement, son état de santé ou de fait d'éléments d'information portés à la connaissance des autorités sportives.

Au terme de cet examen, qui le cas échéant peut s'accompagner d'un contrôle de l'imprégnation éthylique, les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent, après avis du médecin examinateur présent sur le terrain.

Dans le cadre de la pratique d'un contrôle d'imprégnation éthylique, celui-ci sera effectué à l'aide d'un éthylomètre homologué.

Après constatation par le médecin examinateur d'une inaptitude à prendre le départ, caractérisée par un taux d'imprégnation supérieur à 0,25 mg par litre d'air expiré, le médecin rédigera et transmettra un rapport à la direction de course.

Si le licencié le demande, et à titre de contre-expertise, il pourra être procédé, immédiatement après le premier contrôle, à une seconde lecture précédée de la remise à zéro et du test de l'appareil. Chaque lecture du taux indiqué par l'éthylomètre devra être transcrite sur un document signé par le médecin et contresigné par la personne contrôlée.

Sur la base du rapport médical, le Directeur de Course prendra toute mesure utile.

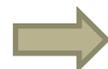
**E - CATEGORIES PROPOSEES**



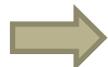
**MINI**



**JEUNE**



**SPORT**



**PUISSANCE**



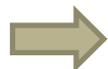
**HANDIKART**



**SUPER**



**VITESSE**



**HISTORIQUE**