



REGLEMENT NATIONAL KARTING PISTE

REGLEMENT SPORTIF 2010

ANNEXES

Ce règlement est la déclinaison par l'UFOLEP du règlement international FISA.

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. Ces textes sont disponibles sur www.ufolep-kart.com.

L'UFOLEP souhaite développer autour du karting un projet éducatif, ouvert au plus grand nombre sans aucune distinction. Chaque pilote doit pouvoir trouver au sein de l'UFOLEP la pratique qu'il souhaite et qui corresponde à ses moyens.

Sa participation aux activités proposées par son club sera toujours désintéressée.

La pratique du karting proposée peut se décomposer en deux parties.

Une partie qui propose au pilote UFOLEP d'évoluer sur les circuits, en respectant le règlement sportif technique sans aucune visée compétitive. Cette pratique est dite *liberté*.

Dans le but de favoriser les échanges, l'UFOLEP organise à chacun de ses échelons des rencontres qui vont permettre aux pilotes de se mesurer au sein de catégories fixées par le règlement technique et qui vont aboutir à des classements et basée sur les rencontres. Cette pratique est dite *compétitive*.

PROGRAMME ET REGLEMENT

A - DISPOSITIONS GENERALES

B - PARCOURS ET DEROULEMENT

C - CLASSEMENT ET RECOMPENSES

D - SECURITE ET 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. Il dirige l'équipe d'organisation et est responsable du bon déroulement de l'épreuve conformément aux dispositions réglementaires de l'UFOLEP et au présent règlement. Il assure le bon déroulement de l'épreuve en coordonnant les moyens mis à sa disposition. Il doit avoir suivi une formation complète.

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 du jury de course.

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.

Il est responsable de la rédaction du rapport de clôture de l'épreuve.

• OFFICIELS

Tous les officiels (directeurs, commissaires, contrôleurs techniques, pointeurs-chronomètres) doivent impérativement être détenteurs d'une licence UFOLEP et d'une assurance en cours de validité, correspondant aux risques de l'activité karting et avoir suivi une formation.

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

• JURY

Le jury exerce le contrôle de la manifestation mais 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 l'un des commissaires sportifs ou qui sont portées à sa connaissance par le directeur de course.

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

Il 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 délégué officiel, le directeur de course, le président du club organisateur de la manifestation, un ou plusieurs membres du groupe national karting UFOLEP présents à la manifestation et le ou les représentants des pilotes s'ils ont été désignés. Le jury comprend un nombre impair de personnes. Sa composition est donnée dans le programme officiel et affichée sur le tableau.

De même, tout cas non prévu par ledit règlement sera étudié par le jury.

• COMMISSAIRES DE PISTE

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

II - MODIFICATIONS DU REGLEMENT - ADDITIFS

Toutes les modifications ou dispositions complémentaires, après accord du comité directeur national, à ce règlement seront annoncées par des additifs, datés et numérotés ; ils feront partie intégrante du présent règlement et les délais d'application seront fixés par le groupe de travail national karting piste.

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

III - CONTROLE et RECLAMATIONS

Les contrôles doivent se faire en parc fermé, il sert à vérifier la conformité des véhicules. Des contrôles pourront être effectués pendant ou après la course par tout membre du jury ou du groupe national

• CONTROLE

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 le groupe national.

Un kart peut être contrôlé suite à une réclamation écrite déposée, avec une caution dont le montant est fixé annuellement, 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, équipements qui pourront être à nouveau contrôlés sur la ligne de départ.

Les accompagnateurs des pilotes ne participent pas aux contrôles techniques.

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 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 en commission disciplinaire.

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

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

• 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.

Les réclamations sur une erreur de temps ou de classement devront être présentées au plus tard 1/2 heure après l'affichage officiel des résultats. Ces réclamations se feront sans frais.

Pour toutes les autres réclamations, il sera demandé un chèque dont le montant sera fixé par les règlements 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 de vérifications. Elle devra être accompagnée d'un chèque, non restitué si la réclamation est jugée injustifiée.

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.

Le non-respect de cette importante clause de sécurité et de discipline entraînera des sanctions disciplinaires conformes aux règlements disciplinaires de l'UFOLEP.

Un pilote ayant abandonné devra obligatoirement quitter l'épreuve.

V - ENGAGEMENTS

Pour chaque épreuve, chaque 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 participation aux frais de sécurité est publié annuellement dans les règlements nationaux UFOLEP.

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 refusé sera remboursé.

Le jour de la manifestation, le pilote doit se présenter en personne au contrôle administratif pour l'inscription avec sa licence.

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

VI - MATERIEL OBLIGATOIRE

Un équipement complet est obligatoire. Il comprend un casque intégral, une combinaison une minerve des gants et des chaussures adaptées à la pratique du karting.

Le protège-côtes est fortement conseillé.

B - PARCOURS et 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.

Chaque pilote dispose sur le paddock d'un espace lui permettant de faire le plein, et intervenir sur la mécanique du kart.

Toutes les dispositions devront être prises par les organisateurs, pilotes et assistance afin de préserver l'environnement de ces sites, selon les règles 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 posséder une carte « presse officielle » afin d'être reconnu par l'organisation et être couvert en cas d'incident. Il ne peut exercer qu'avec l'accord du directeur de course aux emplacements qui lui sont désignés.

II - DEROULEMENT

• DUREE

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

Dans le cas où la course serait arrêtée, un nouveau départ pourra être donné pour terminer la durée. Il sera considéré comme le départ de la course.

• DEROULEMENT D'UNE MANIFESTATION KART UFOLEP

Toute manifestation doit se dérouler sur un circuit homologué. Toute manifestation doit être autorisée par un arrêté préfectoral spécifique. Les manifestations peuvent se dérouler sur une ou deux journées ou encore en nocturne à condition que la sécurité soit complète pendant toute la durée de l'épreuve.

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.

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

Toutes les informations sur les procédures départ, changements, ravitaillements et les consignes de sécurité seront expliquées.

• DRAPEAUX

La table des drapeaux est jointe en annexe.

• DEROULEMENT DE L'EPREUVE

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

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

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 5 coureurs dans une catégorie, les pilotes seraient rattachés, pour la journée, à la catégorie supérieure.

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

L'arrivée est jugée par le drapeau à damiers.

Sur l'initiative du club organisateur, une course exclusivement féminine peut être organisée. Dans ce cas, les conductrices doivent être évidemment titulaires de la licence UFOLEP de la discipline concernée.

• 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.

• 1^{ère} manche : constituée en fonction des essais chronométrés ou du classement provisoire du trophée au jour de la course, éventuellement du tirage au sort. Si le nombre de pilotes est supérieur à la limite autorisée, il y a constitution de plusieurs séries ou règlement particulier.

• 2^{ème} manche : constituée en fonction des résultats de la première manche (si tirage au sort en première manche, grille inversée en deuxième manche) ou règlement particulier.

• 3^{ème} manche ou finale : constituée en fonction du classement provisoire établi à l'issue des deux manches (en cas d'égalité, les chronos départagent les pilotes).

• RASSEMBLEMENT NATIONAL

La gestion technique et l'organisation d'un rassemblement national kart piste sera sous la responsabilité du Groupement Technique et Sportifs KART PISTE NATIONAL.

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 signal d'arrivée. 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.

❖ **Autorisation :**

Préfecture ou Sous-Préfecture.

Ces dispositifs devront être en accord avec l'arrêté préfectoral.

• 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.

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.

Du fait de son engagement, tout concurrent adhère, sans restriction, aux divers règlements, déclare en accepter toutes les conditions et se soumet à toutes les décisions rendues par le directeur de course.

En toutes circonstances, les décisions des commissaires et de la direction de course sont souveraines.

Tout enfant âgé de moins de 11 ans ne peut participer à des compétitions nationales.

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 ou traduction devant les commissions de discipline départementale, régionale ou nationale). De même la participation à des épreuves dites sauvages sera sanctionnée.

• 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 rédige 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 4 TEMPS | PLAQUE JAUNE | ➤ VITESSE | PLAQUE JAUNE |
| ➤ JEUNES 2 TEMPS / 4 TEMPS | PLAQUE JAUNE | (moteurs <u>AVEC</u> boîte de vitesse) | |
| ➤ SPORT 2 TEMPS / 4 TEMPS | PLAQUE JAUNE | ➤ FORMULE 4 TEMPS | PLAQUE ROUGE |
| ➤ SUPER | PLAQUE JAUNE | ➤ CHALLENGES DE MARQUES | |
| (moteurs 100 et 125CC sans boîte de vitesse) | | | |

F - ANNEXES

DRAPEAUX



En possession du directeur de course et des commissaires de piste. Piste libre, retour de la piste à son état d'origine. Avant de débiter la procédure de départ, le directeur de course doit s'assurer que la piste est libre. Pour cela, il tend son drapeau vert et observe que chaque commissaire lui répond en tendant le sien. Durant la manche, les commissaires signalent aux pilotes que leur zone est libre en présentant leur drapeau vert.



En possession uniquement du directeur de course.
Attention Danger changement d'adhérence. Prudence demandée



En possession uniquement du directeur de Course.
Départ de la course et des essais chronométrés.
Ouverture de la piste.



En possession du 1^{er} poste de commissaire après le départ, sur déclenchement du directeur de course adjoint qui se trouve dans la zone d'observation de la grille (en retrait sur le côté de façon à voir toutes les lignes et le directeur de course). Faux Départ.



En possession du directeur de course et des commissaires de piste. Il signifie « DANGER » : il est donc formellement interdit de dépasser dans la zone couverte par ce dernier et tant qu'un nouveau drapeau vert n'apparaît pas.
-IMMOBILE : restez largement à l'intérieur de vos limites de pilotage. Ne doublez pas, ralentissez, restez attentif, il y a un danger sur la piste.
-AGITE : ralentissez, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à suivre une trajectoire inhabituelle. il y a un danger sur la piste, tenez vous prêt à stopper si nécessaire ; un drapeau jaune fixe est présenté au poste précédent.



En possession du directeur de course et des commissaires de piste. Il signifie « céder le passage », le pilote concerné devra garder sa trajectoire et laisser passer la tête de course.
-IMMOBILE : vous allez être doublé par un véhicule ayant au moins un tour d'avance. Laissez le passer.
-AGITE : Laissez le passer immédiatement. Vous risquez maintenant une pénalité.



En possession uniquement du directeur de course.
En endurance : défense de dépasser, ralentir, évacuation d'un blessé sur la piste (rarement utilisé).



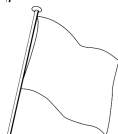
En possession uniquement du directeur de course.
Avec le numéro, il signifie dernier avertissement, une décision de mise hors course est en instance.



En possession uniquement du directeur de course.
Avec le numéro, mise hors course immédiate du pilote concerné.



En possession uniquement du directeur de course. Avec le numéro, arrêt obligatoire au stand au prochain passage pour défautuosité technique, le pilote pourra repartir après réparation.



En possession du directeur de course et des commissaires de piste.
Véhicule de service sur la piste.



En possession uniquement du directeur de course.
Fin de la course et des essais chronométrés. Fermeture de la piste.



En possession du directeur de course et des commissaires de piste mais à déclenchement unique du directeur de course. Ce drapeau a pour effet d'arrêter la course et les concurrents à l'endroit où ils se trouvent. A utiliser si la piste est envahie ou obstruée, si un blessé est signalé ou en règle générale si un incident rend la course impossible.