



ASK - ACO
Circuit Le Mans Karting International



24h KARTING

28 & 29 September 2019

REGLEMENT
PARTICULIER

25/02/2019

SUPPLEMENTARY
REGULATIONS



FIA Karting Endurance Championship

Règlement provisoire - Sous réserve des autorisations et visas fédéraux
Provisional Regulations - Subject to approval of the Federations

Contenu

CHAPITRE 1- DISPOSITIONS GENERALES.....	7
1.1 - DEFINITION DE L'EPREUVE.....	7
1.2 - REGLEMENT ET OBLIGATIONS.....	7
1.2.1 - <i>Obligations des participants</i>	7
1.2.2 - <i>Notifications aux concurrents</i>	8
1.3 - ORGANISATION.....	8
1.4 - FORMAT DE L'EPREUVE.....	9
1.5 - PUBLICITE.....	9
CHAPITRE II - CONCURRENTS ET PILOTES.	9
2.1 - OBLIGATIONS DES CONCURRENTS.....	9
2.2 - LICENCES PILOTES ENGAGES GROUPE 1.....	10
2.3 - LICENCES PILOTES ENGAGES GROUPE 2- GP JUNIOR & 3.....	10
2.4 - EQUIPEMENTS OBLIGATOIRES DES PILOTES.....	10
2.5 - PROCEDURE D'ENGAGEMENT.....	11
2.6 - REFUS D'ENGAGEMENT.....	11
CHAPITRE III - MATERIEL ET EQUIPEMENTS.....	11
3.1 - KARTS ADMIS.....	11
3.2 - MATERIEL ADMIS.....	12
3.2.1 - <i>GROUPE 1</i>	12
3.2.2 - <i>GROUPE 2 : Les coupes de marque 2 temps 125 CC SBV agréés FFSA</i>	12
3.2.3 - <i>GROUPE GP JUNIOR : Les catégories OKJ, X30 Junior, rotax junior</i>	12
3.2.4 - <i>GROUPE 3 : Innovation GROUP</i>	13
3.3 - MOTEURS.....	13
3.3.1 - <i>Pour les concurrents du GROUPE 1 uniquement</i>	13
3.3.2 - <i>Pour les concurrents du GROUPE 2</i>	13
3.3.3 - <i>Pour les Concurrents du GROUPE GP JUNIOR</i>	14
3.3.4 - <i>Pour les Concurrents du GROUPE 3 :</i>	14
3.4 - POINTS SPECIFIQUES A L'ENDURANCE.....	14
3.4.1 - <i>Châssis - Freins</i>	14
3.4.2 - <i>Châssis - Baquets</i>	14
3.4.3 - <i>Châssis - Plancher</i>	15
3.4.4 - <i>Châssis - Colonne de direction - support colonne - moyeu de colonne - volant</i>	15
3.4.5 - <i>Châssis - Carrosserie</i>	15
3.4.6 - <i>Châssis - Radiateur et support</i>	15
3.4.7 - <i>Châssis - Carter de chaîne</i>	15
3.4.8 - <i>Châssis - Roulette arrière de ramassage</i>	15
3.4.9 - <i>Châssis - Tubage</i>	15
3.4.10 - <i>Tube de secours</i>	16
3.4.11 - <i>Le lest éventuel</i>	16
3.4.12 - <i>Poids</i>	16
3.4.13 - <i>Caméras embarquées</i>	17
3.4.14 - <i>Châssis - réservoir</i>	17
3.5 - CARBURANT.....	17
3.6 - HUILE DE MELANGE.....	17
3.7 - PNEUMATIQUES.....	17
3.8 - ECLAIRAGE.....	18
3.8.1 - <i>Eclairage sur le kart</i>	18
3.8.2 - <i>Eclairage sur le casque</i>	19
3.8.3 - <i>Visière</i>	19
3.9 - NUMERO DE COURSE.....	19
CHAPITRE IV - AMENAGEMENT DES STANDS.....	19
4.1 - PARCS CONCURRENTS ET STANDS.....	19

4.2 - AMENAGEMENT DES STANDS.....	20
4.3 - SIGNALISATION.....	20
4.4 - ECLAIRAGES DANS LA ZONE DES STANDS.....	21
4.5 - STOCKAGE DE CARBURANT.....	21
4.6 - REPARATIONS.....	21
4.7 - RAVITAILLEMENT.....	21
CHAPITRE V - DEROULEMENT DE L'EPREUVE.....	22
5.1 – INFORMATIONS ET OBLIGATIONS.....	22
5.2 - ENREGISTREMENT DES EQUIPAGES - DOCUMENTS PRESENTES.....	22
5.3-- ENREGISTREMENT DU MATERIEL ET DES EQUIPEMENTS.....	23
5.3.1 - Contrôles du kart.....	23
5.3.2- Contrôles de la tenue vestimentaire des pilotes.....	24
5.3.3 - Poids du pilote.....	Erreur ! Signet non défini.
5.3 - ACCES AUX STANDS.....	24
5.4 - VITESSE DANS LA VOIE DES STANDS.....	25
5.5 - ESSAIS LIBRES.....	25
5.6 - BRIEFING.....	25
5.7 - ESSAIS OFFICIELS.....	25
5.7.1 - Pilotes et karts admis aux essais officiels.....	25
5.7.2 - Interruption des essais.....	26
5.8 - ESSAIS QUALIFICATIFS.....	26
5.8.1 - Déroulement des phases de qualification.....	26
5.8.2 - Pesée pendant les essais qualificatifs.....	26
5.8.3 - Circonstances exceptionnelles pendant les qualifications.....	26
5.9 - GRILLE DE DEPART.....	27
5.10 - PROCEDURE DE DEPART.....	27
5.10.1 - L'accès à la grille.....	27
5.10.2 - Processus de départ.....	27
5.11 - ARRET DU KART SUR LA PISTE PENDANT LA COURSE.....	28
5.12 - ARRETS AU STAND.....	28
5.12.1 - Dépassement du stand.....	28
5.12.2 - Intervention dans la voie des stands.....	29
5.12.3 - Fin d'intervention.....	29
5.12.4 - Interventions dans le stand.....	29
5.13 - CHANGEMENTS DE PILOTE ET TEMPS DE CONDUITE.....	29
5.13.1 - Changement de pilote.....	29
5.13.2 - Temps minimum et maximum de conduite.....	29
5.13.3 - Temps maximum total de conduite.....	30
5.14 - ARRET DE LA COURSE.....	30
5.14.1 - Responsabilité :.....	30
5.14.2 - Modalités :.....	30
5.14.3 - Suspension de la course.....	31
5.14.5 - Reprise de la course.....	32
5.14.6 - Neutralisation de la course : Kart de Sécurité "Safety Kart".....	32
5.15 - PROCEDURE D'ARRIVEE.....	34
5.15.1- Arrivée de la course.....	34
5.15.2 - Arrivée de la course, anticipée ou retardée :.....	34
5.15.3 - Tour d'honneur.....	35
5.16 - CEREMONIE DU PODIUM.....	35
5.17 - CLASSEMENT.....	35
5.17.1 Conditions de classement.....	35
5.17.2 - Résultats Classements officiels.....	36
CHAPITRE VI -CONTROLES ET PENALITES.....	36
6.1 - APPLICATION DES PENALITES.....	36
6.2 - MODALITES D'EXECUTION DE CERTAINES PENALITES.....	37

6.2.1 Passage par la voie des stands	37
6.2.2 - Stop & Go.	37
6.2.3 - Pénalité en temps dans la voie des stands.	37
6.2.4 - Temps ajouté dans la voie des stands.	37
6.2.5 - Recul d'un certain nombre de places sur la grille de départ.....	37
6.3 - TEMPS IMPARTI POUR L'EXECUTION DES PENALITES.	37
6.4 - CONCERNANT LES PILOTES.....	38
6.4.1 - Absence au briefing.	38
6.4.2 - Temps de roulage.	38
6.4.3 - Comportement sportif.	38
6.4.4 - Vitesse dans la voie des stands.....	39
6.5 - CONCERNANT LE CHEF DE STAND ET LES MECANICIENS.	39
6.5.1 - Rôle du chef de stand.	39
6.5.2 - Interventions des mécaniciens.	39
6.6 - CONCERNANT L'EQUIPEMENT DU KART.	40
6.6.1 - Châssis.	40
6.6.3 - Pneumatiques.	41
6.6.4 - Eclairage du kart.	41
6.6.5 - Poids et lests.	41
6.6.6 - Carburant.	41
6.7 CONCERNANT LE PADDOCK ET LES STANDS.	42
6.7.1 - Aménagements.	42
6.7.2 - Stockage de l'essence.	42
6.8 - CONCERNANT TOUTES LES PERSONNES.....	42
6.8.1 - Zone fumeurs.....	42
6.8.2 - Nombre de personnes.....	42

Contents

CHAPTER 1- GENERAL CLAUSES	7
1.1 – DEFINITION OF THE EVENT.	7
1.2 – REGULATIONS AND OBLIGATIONS.....	7
1.2.1 - Obligations of participants.	7
1.2.2 - Notifications for competitors.	8
1.3 - ORGANISATION.	8
1.4 – FORMAT OF THE EVENT.	9
1.5 - ADVERTISING.	9
CHAPTER II – COMPETITORS AND DRIVERS.	9
2.1 - OBLIGATIONS FOR COMPETITORS.	9
2.2 - LICENCES ENTERED DRIVERS GROUP 1.....	10
2.3 - LICENCES ENTERED DRIVERS GROUP 2- GP JUNIOR & 3.	10
2.4 – COMPULSARY EQUIPMENT FOR DRIVERS.....	10
2.5 – ENTRY PROCEDURE.....	11
2.6 – ENTRY REFUSAL.	11
CHAPTER III - MATERIAL AND EQUIPMENT.....	11
3.1 – ADMITTED KARTS.....	11
3.2 – ADMITTED MATERIAL.....	12
3.2.1 - GROUP 1.	12
3.2.2 - GROUP 2 : The brand cups two-stroke 125 CC SBV approved by FFSA.	12
3.2.3 - GROUP GP JUNIOR : The categories OKJ, X30 Junior, Rotax Junior.	12
3.2.4 - GROUP 3 : Innovation GROUP.	13
3.3 - ENGINES.....	13
3.3.1 – For competitors of GROUP 1 only.	13

3.3.2 - For competitors of GROUP 2.	13
3.3.3 - For competitors of GROUP GP JUNIOR.	14
3.3.4 - For competitors of GROUP 3 :	14
3.4 – SPECIFIC POINTS FOR ENDURANCE	14
3.4.1 - Chassis - Brakes.	14
3.4.2 - Chassis – Bucket seats.....	14
3.4.3 - Chassis – Floor tray.....	15
3.4.4 - Chassis – Steering column - column mount – column hub – steering wheel.	15
3.4.5 - Chassis -Bodywork.....	15
3.4.6 - Chassis - Radiator and support.....	15
3.4.7 - Chassis – Chain case.	15
3.4.8 - Chassis – Pick-up rear castor	15
3.4.9- Chassis - Tubing.....	15
3.4.10 – Spare tube.....	16
3.4.11 – Possible ballast.	16
3.4.12 - Weight.....	16
3.4.13- On-board cameras	17
3.4.14 - Chassis – fuel tank.....	17
3.5 - FUEL.....	17
3.6 – FUEL MIXTURE.	17
3.7 - TYRES.	17
3.8 - LIGHTING.....	18
3.8.1 – Go- kart lights.	18
3.8.2 – Helmet lights.....	19
3.8.3 - Visor.....	19
3.9 – RACE NUMBER.	19
CHAPTER IV – FITTING OUT OF PITS.....	19
4.1 – COMPETITORS’ PARKS AND PITS.....	19
4.2 – FITTING OUT OF PITS.	20
4.3 - SIGNALLING.	20
4.4 – LIGHTING IN THE PIT AREA.	21
4.5 – FUEL STORAGE.	21
4.6 - REPAIRS.....	21
4.7 - REFUELLING.....	21
CHAPTER V – EVENT SCHEDULE	22
5.1 – INFORMATION AND OBLIGATIONS.	22
5.2 – REGISTRATION OF CREWS - DOCUMENTS TO PROVIDE.	22
5.3—REGISTRATION OF MATERIEL AND EQUIPMENT.....	23
5.3.1 - Controls of the kart.....	23
5.3.2- Controls of the drivers’ clothing.	24
5.3.3 - Driver’s weight.	Erreur ! Signet non défini.
5.3 - ACCESS TO PITS.....	24
5.4 – SPEED IN THE PIT LANE.....	25
5.5 – FREE PRACTICES	25
5.6 - BRIEFING.	25
5.7 – OFFICIAL PRACTICES.	25
5.7.1 – Drivers and karts admitted to official practices.....	25
5.7.2 - Interruption of practices.....	26
5.8 – QUALIFYING PRACTICES.	26
5.8.1 - Proceedings of qualification phases.	26
5.8.2 – Weighing during qualifying practices.	26
5.8.3 – Exceptional circumstances during the qualifications.....	26
5.9 – STARTING GRID.	27
5.10 – STARTING PROCÉDURE.....	27
5.10.1 – Access to the grid.....	27

5.10.2 – <i>Starting procedure</i>	27
5.11 – STOP OF THE KART ON THE TRACK DURING THE RACE.	28
5.12 – STOP IN THE PIT.	28
5.12.1 – <i>Passing the pit</i>	28
5.12.2 – <i>Intervention in the pit lane</i>	29
5.12.3 – <i>End of intervention</i>	29
5.12.4 – <i>Interventions in the pit</i>	29
5.13 – CHANGE OF DRIVER AND DRIVING TIME.....	29
5.13.1 – <i>Change of driver</i>	29
5.13.2 – <i>Minimum and maximum driving time</i>	29
5.13.3 – <i>Maximum total driving time</i>	30
5.14 – STOP OF THE RACE.....	30
5.14.1 – <i>Responsibility</i>	30
5.14.2 – <i>Terms and conditions</i>	30
5.14.3 – <i>Suspension of the race</i>	31
5.14.5 – <i>Resumption of the race</i>	32
5.14.6 – <i>Neutralisation of the race: "Safety Kart"</i>	32
5.15 – FINISH PROCEDURE.	34
5.15.1- <i>Finish of the race</i>	34
5.15.2 – <i>Finish of the race, in advance or delayed</i>	34
5.15.3 – <i>Lap of honour</i>	35
5.16 – PODIUM CEREMONY.	35
5.17 - CLASSIFICATION.	35
5.17.1 <i>Conditions of classification</i>	35
5.17.2 - <i>Results Official classification</i>	36
CHAPTER VI -CONTROLS AND PENALTIES.	36
6.1 - APPLICATION OF PENALTIES.....	36
6.2 – TERMS OF EXECUTION OF CERTAIN PENALTIES.	37
6.2.1 <i>Passing through the pit lane</i>	37
6.2.2 - <i>Stop & Go</i>	37
6.2.3 – <i>Time penalty in the pit lane</i>	37
6.2.4 – <i>Added pit lane time</i>	37
6.2.5 – <i>A drop of a certain number of grid positions</i>	37
6.3 – TIME LIMIT FOR THE EXECUTION OF PENALTIES.	37
6.4 – WITH REGARD TO THE DRIVERS.....	38
6.4.1 - <i>Absence at the briefing</i>	38
6.4.2 – <i>Driving time</i>	38
6.4.3 – <i>Sporting behaviour</i>	38
6.4.4 – <i>Speed in the pit lane</i>	39
6.5 – WITH REGARD TO THE TEAM MANAGER AND THE MECHANICS.....	39
6.5.1 – <i>Role of the team manager</i>	39
6.5.2 - <i>Interventions of the mechanics</i>	39
6.6 – WITH REGARD TO THE KART EQUIPMENT.	40
6.6.1 - <i>Chassis</i>	40
6.6.3 - <i>Tyres</i>	41
6.6.4 – <i>Kart lights</i>	41
6.6.5 – <i>Weight and ballast</i>	41
6.6.6 - <i>Fuel</i>	41
6.7 WITH REGARD TO THE PADDOCK AND THE PITS.	42
6.7.1 – <i>Fitting outs</i>	42
6.7.2 – <i>Fuel storage</i>	42
6.8 – WITH REGARD TO ALL PEOPLE.....	42
6.8.1 – <i>Smoking area</i>	42
6.8.2 – <i>Number of people</i>	42

CHAPITRE 1 - DISPOSITIONS GENERALES

1.1 - DEFINITION DE L'EPREUVE.

Les « 24 Heures Karting du Mans », épreuve réservée aux karts homologués CIK-FIA et aux karts homologués pour le Championnat de France d'Endurance, sont une épreuve régie par :

- le Code Sportif International de la FIA (désigné ci-après "le Code") et l'annuaire du sport karting 45^e édition 2019,
- les Prescriptions Générales relatives aux Compétitions de la CIK-FIA & Compétitions Internationales en leurs dispositions non contraires aux présentes,
- le Règlement du Championnat de France d'Endurance,
- le présent Règlement Sportif, et les Règlements Sportif et Technique applicables et leurs annexes.

A l'image des 24 Heures du Mans, les "24 Heures Karting du Mans FIA Karting Endurance Championship" désigné ci-après '24Heures Karting' réunissent 4 catégories dénommées GROUPE.

Toutes les parties participantes (FIA, ASN, organisateurs, concurrents et circuits) s'engagent à appliquer et à respecter les règles régissant l'Epreuve.

La 34^e édition des 24 Heures du Mans Karting est une Epreuve Internationale Réservée, comptant pour le Championnat d'Endurance de la CIK- FIA 2019 et la Coupe de France Endurance FFSA 2019.

1.2 - REGLEMENT ET OBLIGATIONS.

Le présent Règlement Sportif entre en vigueur à compter du 01/01/2019 et remplace tout précédent Règlement Sportif concernant l'épreuve.

La version française du présent Règlement Sportif constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de divergence d'interprétation. Tout ce qui n'est pas expressément autorisé est interdit.

L'Epreuve a le statut d'épreuve internationale réservée.

1.2.1 - Obligations des participants.

Tous les Pilotes, Concurrents, Officiels, Membres de l'organisation qui participent à l'Epreuve s'engagent en leur nom propre et en celui de leurs employés et agents à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code des Prescriptions Générales relatives aux Compétitions de la CIK-FIA & Compétitions Internationales, du Règlement de la Coupe de France d'Endurance, des Règlements

CHAPTER 1 – GENERAL PROVISIONS

1.1 - DEFINITION OF THE EVENT.

The « 24 Hours Karting of Le Mans », race reserved for CIK-FIA approved karts, and approved karts for the French Endurance Championship is ruled by:

- The International Sporting Code of the FIA (hereafter referred to as "the Code") and the annual report of kart sport 45th 2019 edition,
- The General Prescriptions regarding CIK-FIA Competitions & International Competitions Internationales within their disposal and not contrary to the present,
- The Regulations of the French Endurance Championship,
- the present Sporting Regulations, and the applicable Sporting and Technical Regulations and their appendices.

Modelled on the 24 Hours of Mans, the 24 Hours Karting of Le Mans FIA Karting Endurance Championship, hereafter referred to as '24 Heures Karting' gathers 4 categories called GROUP.

All participating parties (FIA, ASN, organisers, competitors and circuits) commit to applying and respecting the rules of the Event.

The 34th edition of the 24 Hours of Le Mans Karting is a Reserved International Event, counting for the Endurance Championship of the CIK- FIA 2019 and the French Endurance Cup FFSA 2019.

1.2 – REGULATIONS AND OBLIGATIONS.

The present Sporting Regulations come into effect from 01/01/2019 and replace any previous Sporting Regulation with regard to the event.

The French version of the present Sporting regulations constitutes the final text to which reference will be made in the case of difference of interpretation. Anything that is not specifically prohibited is not allowed.

The Event has the status of a reserved international event.

1.2.1 - Obligations of participants.

All Drivers, Competitors, Officials, Members of the organisation participating in the Event commit on their own behalf and on behalf of their employees and agents to observing the provisions as complemented or modified of the General Prescription Code pertaining to Competitions of the CIK-FIA & to International Competitions, to the Regulations of the French Endurance Cup, to

Techniques applicables, du présent Règlement Sportif.

Les Concurrents doivent s'assurer que toutes les personnes concernées par leur engagement respectent le Code Sportif International et le Règlement Spécifique des 24 Heures du Mans Karting 2019.

1.2.2 - Notifications aux concurrents.

Les instructions, décisions, notifications ou communications des officiels sont adressées par écrit aux concurrents en français et / ou anglais.

Les concurrents doivent en accuser réception : signature obligatoire du concurrent ou de son représentant désigné. En cas de refus de signature : disqualification possible du concurrent et de son (ses) kart(s) à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

Les notifications, les décisions des officiels et les résultats (essais et course) sont affichés sur le tableau officiel en français et / ou anglais.

1.3 - ORGANISATION.

L'Association Sportive de Karting ACO, créateur de l'épreuve organise les 24 Heures Karting avec le concours de L'Automobile Club de l'Ouest :

ASK ACO

Le Mans Karting International
Route du Chemin aux Bœufs 72 100 Le Mans
Tél. : 02 43 40 21 47.
E-mail : ask.aco@lemans.org
Site Internet : www.lemans.org et www.24h-karting.com

Promoteur :

L'Automobile Club de l'Ouest et KMO.

Autorité Sportive Nationale :

Fédération Française du Sport Automobile (FFSA)
32 avenue de New-York
75781 PARIS Cedex 16 (FRANCE)
Tél. : 01 44 30 24 00 / Fax. : 01 42 24 16 80
Internet : www.ffsa.org

Lieu de l'épreuve : Le Mans Karting International

Route du Chemin aux bœufs
72100 LE MANS.

Comité d'Organisation

applicable Technical Regulations and to the present Sporting Regulations.

Competitors have to make sure that all people concerned by their entering respect the International Sporting Code and the Specific Regulations of the 24 Hours of Le Mans Karting 2019.

1.2.2 - Notifications for competitors.

Officials' instructions, decisions, notifications or communications shall be addressed to competitors in writing, in French and / or in English.

Competitors have to acknowledge receipt: signature of the competitor or his designated representative being mandatory. In the case of refusal of signature: possible disqualification of the competitor et of his kart(s), at the discretion of the Panel of Stewards.

Officials' notifications, decisions and results (practices and race) are displayed on the official board in French and / or in English.

1.3 - ORGANISATION.

The sports association of Karting, creator of the event, will be organising the 24 Hours Karting with with the cooperation of the Automobile Club de l'Ouest:

ASK ACO

Le Mans Karting International
Route du Chemin aux Bœufs 72 100 Le Mans
Tel: 02 43 40 21 47.
E-mail: ask.aco@lemans.org
Website: www.lemans.org and www.24h-karting.com

Promoter:

The Automobile Club de l'Ouest and KMO.

National Sporting Authority:

French Federation of Motor Sports(FFSA)
32 avenue de New-York
75781 PARIS Cedex 16 (FRANCE)
Tel: 01 44 30 24 00 / Fax. : 01 42 24 16 80
Website: www.ffsa.org

Place of the Event: Le Mans Karting International

Route du Chemin aux bœufs
72100 LE MANS.

Organising Committee

Président de l'ACO	Pierre FILLON
Président de l'ASK-ACO	François BOURDIN
Organisateur	ASK ACO
Opérateur	KMO
Responsable Moyens	Arnaud BOULAY
Animation / Médias Techniques	Christian MEREAU

1.4 - Format de l'épreuve.

L'épreuve débute le jeudi 26 septembre et se termine le dimanche 29 septembre.

La course se déroule les samedi 28 et dimanche 29 septembre sur le circuit Le Mans Karting International.

- séances d'essais : Essais libres de jour, Essais libres de nuit,
- séances d'essais qualificatifs de dix minutes déterminant la grille de départ.
- course : la durée de la course est de 24 heures.

Voir horaires prévisionnels en Annexe 1.

1.5 - Publicité.

Les équipages n'auront pas la possibilité d'apposer des éléments publicitaires (banderole, oriflammes...) sans l'accord de l'organisateur.

CHAPITRE II - CONCURRENTS ET PILOTES.

2.1 - Obligations des concurrents.

Il incombe au concurrent, cf. article 9.15.1 du CSI, de s'assurer que toutes les personnes et participants concernés par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du Code des Prescriptions Générales relatives aux Compétitions de la CIK-FIA & Compétitions Internationales, de la Règlementation de la Coupe de France Endurance, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif.

Tout concurrent doit désigner par écrit au moment de son engagement à l'Epreuve son représentant. Pendant toute la durée de l'Epreuve, la personne responsable d'un kart engagé est tenue à tout moment de l'Epreuve, conjointement et solidairement avec le Concurrent, de veiller à ce que ces dispositions soient respectées.

Les Concurrents doivent s'assurer que leurs karts répondent aux conditions d'éligibilité, de conformité au règlement technique et de sécurité pendant toute la durée de l'Epreuve.

La présentation d'un kart aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite du Concurrent de la conformité du kart.

President of ACO	Pierre FILLON
President of ASK-ACO	François BOURDIN
Organiser	ASK ACO
Operator	KMO
Head of Means	Arnaud BOULAY
Activities / technical Media	Christian MEREAU

1.4 - Format of the Event.

The event will start on Thursday 26th September and will end on Sunday 29th September.

The race will take place on Saturday 28th and on Sunday 29th September on the Le Mans Karting International circuit.

- practice sessions: free practices during the day, free practices during the night,
- qualifying practice sessions of ten minutes determining the starting grid.
- race: the duration of the race is 24 hours.

See provisional timetable in Appendix 1.

1.5 - Advertising.

Teams are not allowed to append advertising elements (banners, streamers, etc.) without the authorisation of the organiser.

CHAPTER II – COMPETITORS AND DRIVERS.

2.1 - Obligations for competitors.

The competitor is responsible, cf. article 9.15.1 of the CSI, to make sure that all people and participants concerned by his entering observe in its entirety the provisions of the General Prescription Code pertaining to Competitions of the CIK-FIA & to International Competitions, to the Regulations of the French Endurance Cup, the applicable Technical Regulations and the present Sporting Regulations.

All competitors must designate a representative in writing, at the moment of entering the Event. During all the duration of the Event, the person in charge of an entered kart is at any moment of the Event, jointly and severally with the Competitor bound to respect these provisions.

Competitors must make sure that their karts meet the conditions of eligibility, conformity with the technical and safety regulations during all the duration of the Event.

The presentation of a kart at the scrutineering will be considered as an implied representation of the Competitor regarding the conformity of the kart.

Toute personne concernée de quelque façon que ce soit par un kart engagé ou occupant quelque fonction que ce soit dans les espaces réservés doit à tout moment porter un laissez-passer approprié.

2.2 - Licences Pilotes engagés Groupe 1.

Les 24 Heures Karting du Mans FIA Karting Endurance Championship sont ouvertes à tout pilote détenteur d'une licence internationale de karting :

- C-Restricted, réservé exclusivement aux catégories Senior (seulement des catégories sans boîte de vitesse), pour pilotes entre 14 ans (ayant 14 ans au cours de l'année calendaire) et moins de 15 ans au moment où la licence est délivrée,
- C-Senior, pour des pilotes qui auront 15 ans dans l'année calendaire où la licence est délivrée,
- B,
- A.

Un maximum de 4 pilotes est autorisé par équipage.

2.3 - Licences Pilotes engagés Groupe 2 & 3

Les 24 Heures Karting du Mans inscrites au calendrier FFSA sont ouvertes à tout pilote âgé de 14 ans (âge atteint dans l'année) détenteur d'une licence nationale ou internationale C-Restricted ou C-Senior de karting 'Pilote concurrent conducteur' en cours de validité délivrée par la FFSA ou une ASN étrangère.

Les 24 Heures Karting du Mans inscrites au calendrier FFSA sont ouvertes à tout pilote handisport âgé de 14 ans (âge atteint dans l'année), détenteur d'une licence nationale de Karting 'handisport' en cours de validité délivrée par la FFSA ou une ASN étrangère.

Un maximum de 5 pilotes est autorisé par équipage.

2.4 - Licences Pilotes engagés Groupe GP Junior

Les 24 Heures Karting du Mans inscrites au calendrier FFSA sont ouvertes à tout pilote ayant 12 ans dans l'année (âge atteint dans l'année) à 14 ans (âge atteint dans l'année) détenteur d'une licence nationale ou internationale C-Junior de karting 'Pilote concurrent conducteur' en cours de validité délivrée par la FFSA ou une ASN étrangère.

Un maximum de 5 pilotes est autorisé par équipage.

2.5 - Equipements obligatoires des pilotes.

Pendant les essais, les essais carburateur et la course, les pilotes doivent toujours porter les vêtements et les casques conformes aux normes de sécurité fixées par la CIK-FIA pour les Epreuves internationales sur circuits.

Any person concerned in any way by an entered kart or being in charge of any function in the reserved space must at any moment hold an appropriate admission pass.

2.2 - Licences of entered Drivers Group 1.

The 24 Hours Karting of Le Mans FIA Karting Endurance Championship is open to any driver holding an international karting licence:

- C-Restricted, exclusively reserved for Senior categories (only categories without gearbox), for drivers between 14 ans (being 14 years old in the calendar year) and under 15 at the moment the licence will be issued,
- C-Senior, for drivers who are 15 in the calendar year when the the licence is issued,
- B,
- A.

A maximum of 4 drivers per crew are authorized.

2.3 - Licences of entered Drivers Group 2 & 3

The 24 Hours Karting of Le Mans, which are registered in the FFSA calendar, are open to any driver aged 14 (age reached in the year), holding a valid national or international C-Restricted or C-Senior karting licence 'Pilote concurrent conducteur' delivered by the FFSA or a foreign ASN.

The 24 Hours Karting of Le Mans which are registered in the FFSA calendar are open to any disabled sports driver aged 14 (age reached in the year), and holder of a national or international 'handisport' karting licence.

A maximum of 5 drivers per crew are authorized.

2.4 - Licences of entered Drivers Group GP Junior

The 24 Hours Karting of Le Mans, which are registered in the FFSA calendar, are open to any driver aged 12 in the year (age reached in the year) to 14 years (age reached in the year), holding a valid national or international C-Junior karting licence 'Pilote concurrent conducteur' delivered by the FFSA or a foreign ASN.

A maximum of 5 drivers per crew are authorized.

2.5 - Compulsary equipment for drivers.

During the practices, carburation practices and the race, drivers must always wear clothes and helmets in compliance with the safety standards set by the CIK-FIA for international Events on circuits.

2.6 - Procédure d'engagement.

Tout équipage désirant participer aux 24 Heures Karting du Mans FIA Karting Endurance Championship devra envoyer une demande d'inscription conforme au modèle établi par l'Organisateur à :

ASK ACO
Circuit Le Mans Karting International
Route du Chemin aux Bœufs 72 100 LE MANS
Tel : 02 43 40 21 47 - Fax : 02 43 40 21 49
E-mail : ask.aco@lemans.org - Site Internet : www.24h-karting.com

- Le montant de l'inscription en GP1 est de : **1350 € TTC + 120 € TTC de box.**
- Le montant de l'inscription en GP2, GP Junior & 3 est de : **1050 € TTC + 120 € TTC de box.**

Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossiers, les laissez-passer, et l'emplacement d'1 camion dans le working paddock (derrière box) et la mise à disposition d'un box.

Seules des servitudes (camping, électricité, eau, emplacement dans le support paddock, etc...) pourront être facturées en supplément, en fonction du besoin.

En cas de non-participation d'un équipage, il ne pourra prétendre à aucun remboursement.

Tout forfait déclaré est irrévocable. Le représentant du concurrent doit le notifier par écrit à l'ACO, via l'e-mail : ask.aco@lemans.org

Le nombre de karts admis au départ de la course est limité à 40.

Début des inscriptions le 1^{er} Mars 2019 et clôture le 2 septembre 2019, 00h00.

2.7 - Refus d'engagement.

Le nombre de karts admis au départ de la course est limité à 40.

Le comité d'organisation se réserve le droit de refuser un engagement.

CHAPITRE III - MATERIEL ET EQUIPEMENTS.

3.1 - Karts admis.

L'Epreuve est exclusivement réservée aux karts "Groupe 1", "Groupe 2", "Groupe GP Junior" et "Groupe 3" tels que définis dans les Règlements Techniques applicables et homologués par la CIK-FIA et/ou la FFSA conformément aux Règlements Techniques 2019.

GROUPE 1 :

Chaque équipage disposera d'un châssis et de trois moteurs maximum identifiés par l'organisateur, qui

2.6 – Entry procedure.

Any crew wishing to participate in the 24 Hours Karting of Le Mans FIA Karting Endurance Championship has to send a request for registration that conforms to the model sent out by the Organiser to:

ASK ACO
Circuit Le Mans Karting International
Route du Chemin aux Bœufs 72 100 LE MANS
Tel: 02 43 40 21 47 - Fax: 02 43 40 21 49
E-mail: ask.aco@lemans.org - Website: www.24h-karting.com

- The registration fee in GP1 is: **€ 1,350 incl. tax + € 120 incl. tax for a pit.**
- The registration fee in GP2, GP Junior & 3 is: **€ 1,050 incl. tax + € 120 incl. tax for a pit.**

The registration fee includes in particular the administrative costs, the passes, the pit and the space for 1 truck in the working paddock (behind the pit) and the disposal of a pit.

Only servitudes (camping area, electricity, water, space in the support paddock, etc.) may be additionally invoiced according to needs.

In the case a team does not participate, it cannot claim any refund.

Any declared withdrawal is irrevocable. The competitor's representative must notify the ACO of it in writing by e-mail to: ask.aco@lemans.org

The number of admitted karts at the start of the race is limited to 40.

Opening for registrations is on 1st March 2019 and closing on 2nd September 2019 at midnight.

2.7 – Entry refusal.

The number of admitted karts at the start of the race is limited to 40.

The organising committee reserves the right to refuse an entry.

CHAPTER III - MATERIEL AND EQUIPMENT.

3.1 – Admitted karts.

The Event is exclusively reserved for karts "Group 1", "Group 2", "Group GP Junior" and "Group 3" as defined in the applicable Technical Regulations, which are homologated by the CIK-FIA and/or the FFSA in compliance with the Technical Regulations 2019.

GROUP 1:

Each team has one Chassis at its disposal and three identified engines maximum by the organiser and

devront être de la même marque. Seul le tube pourra être remplacé en cas de nécessité et après constatation de l'impossibilité de réparation du cadre par les Commissaires Techniques et autorisation des Commissaires Sportifs.

GROUPE 2 & GP Junior :

Chaque équipage disposera d'un châssis et de deux moteurs identifiés par l'organisateur, qui devront être de la même marque.

Seul le tube pourra être remplacé en cas de nécessité et après constatation de l'impossibilité de réparation du tube par les Commissaires Techniques et autorisation des Commissaires Sportifs.

Les moteurs 'Coupe de Marque' devront être présentés plombés par l'un des professionnels agréés par l'organisateur de la 'Coupe de Marque' et figurant dans son règlement spécifique.

3.2 - Matériel admis.

3.2.1 - GROUPE 1.

- CIK-FIA matériel conforme à la fiche d'homologation en cours validée par la CIK-FIA (voir article 8 Règlement d'homologation),
- Moteurs : CIK homologué OK engines,
- Châssis : CIK homologué,
- Carrosserie : CIK homologué,
- Freins: CIK homologué,
- Pneumatiques : MG TYRES.

3.2.2 - GROUPE 2 : Les coupes de marque 2 temps 125 CC SBV agréés FFSA.

- Moteurs : Rotax Max, Rotax Max Evo, X30 Senior,
- Les moteurs devront répondre en tout point aux spécifications techniques de leur coupe de marque,
- Châssis : Conforme aux spécifications techniques de leur coupe de marque et conforme aux règlements et homologations CIK,
- Carrosseries : CIK homologué,
- Freins : CIK homologué,
- Pneumatiques : LECONT.

3.2.3 - GROUPE GP Junior : Les catégories OK-J, X30 Junior, Rotax Junior.

- Moteurs : Les moteurs devront répondre en tout point aux spécifications techniques de la catégorie CIK-FIA ou de leur coupe de marque agréées FFSA,
- Châssis : Conforme aux spécifications techniques de leur catégorie ou coupe de

which must be the same brand. Only the Chassis can be replaced if necessary, but only after the Scrutineers have certified that it is impossible to repair it and after the Stewards have given their authorisation.

GROUP 2 & GP Junior:

Each team has one Chassis at its disposal and two engines identified by the organiser and which must be of the same brand.

Only the Chassis can be replaced if necessary, but only after the Scrutineers have certified that it is impossible to repair it and after the Stewards have given their authorisation.

The 'Brand Cup' engines have to be presented sealed by a professional approved by the organiser of the 'Brand Cup' and appearing in his specific regulations.

3.2 – Admitted materiel.

3.2.1 - GROUP 1.

- CIK-FIA materiel in compliance with the current approval form validated by the CIK-FIA (see article 8 Regulations of Approval),
- Engines: CIK homologated OK engines,
- Chassis: CIK homologated,
- Bodywork: CIK homologated,
- Brakes: CIK homologated,
- Tyres: MG TYRES.

3.2.2 - GROUP 2: the brand cups two-stroke 125 CC SBV FFSA approved.

- Engines: Rotax Max, Rotax Max Evo, X30 senior,
- The engines have to be in conformity with all the points of the technical specifications of their brand cup,
- Chassis: In compliance with the technical specifications of their brand cup, and the regulations of the CIK,
- Bodywork: CIK homologated
- Brakes: CIK homologated,
- Tyres: LECONT.

3.2.3 - GROUP GP Junior: The categories OKJ, X30 Junior.

- Engines: The engines will have to be in conformity with all the points of the technical specifications of their category or of their FFSA approved brand cup.
- Chassis : In compliance with the technical specifications of their category or of their

marque agréées FFSA et conforme aux règlements et homologations CIK,

- Carrosseries : CIK homologué,
- Freins : CIK homologué,
- Pneumatiques : LECONT.

3.2.4 - GROUPE 3 : Innovation GROUP.

- Moteurs : 4 temps & ou répondant à un projet technologique innovant qui sera évalué par le comité d'Organisation,
- Châssis : CIK homologué,
- Freins: CIK homologué,
- Pneumatiques : LECONT.

3.3 - Moteurs.

Les moteurs seront enregistrés et identifiés avant le début des essais libres.

Avant toute intervention, le moteur devra être présenté aux commissaires chargés des vérifications techniques pour contrôle. Tous les moteurs devront être plombés avant le début des essais officiels.

3.3.1 - Pour les concurrents du GROUPE 1 uniquement.

Les moteurs doivent être en accord avec l'article 18 (Règlement Général OK) du Règlement Technique FIA Karting 2019 à l'exception du poids minimum du kart.

3.3.2 - Pour les concurrents du GROUPE 2.

Les moteurs devront répondre à la réglementation de la Coupe de Marque en référence à l'article 3.1 du règlement actuel à l'exception des points spécifiques à l'épreuve mentionnés dans le présent règlement.

Embrayage libre :

Devant le stand, un démarreur extérieur peut être utilisé.

Faisceau électrique :

Le faisceau électrique doit rester d'origine, connectique comprise. Tolérance : le circuit basse tension pourra être prolongé par 2 fils (un plus, un moins) entre la batterie et l'extrémité du faisceau d'origine côté batterie. Une prise d'accouplement rapide pourra être incluse.

Afin de faciliter le remplacement de la batterie, il est autorisé :

- de déplacer la batterie.

L'ensemble support/batterie devra être solidement fixé au châssis.

- de modifier l'emplacement du bouton de démarrage afin qu'il soit solidaire du bloc moteur lors des changements.

De plus et particulièrement pour les Coupes de

FFSA approved brand cup and in conformity with the regulations of the CIK,

- Bodywork: CIK homologated
- Brakes: CIK homologated,
- Tyres: LECONT.

3.2.4 - GROUP 3: Innovation GROUP.

- Engines: 4-stroke & or meeting an inovational technological project that will be assessed by the Organising Committee,
- Chassis: CIK homologated,
- Brakes: CIK homologated,
- Tyres: LECONT.

3.3 - Engines.

Engines will be registered and identified before the beginning of the free practices.

Before any intervention, the engine must be presented to the scrutineers in charge for inspection. All engines must be sealed before the beginning of the official practices.

3.3.1 - For competitors of GROUP 1 only.

The engines must be in accordance with article 18 (General Regulations for OK) of the 2019 FIA Karting Technical Regulations except for the minimum weight of the kart.

3.3.2 - For competitors of GROUP 2.

The engines have to meet the 'Brand Cup' regulations with reference to article 3.1 of the present regulations, except for the specific points mentioned in these regulations regarding the event.

Overrunning clutch:

In front of the pit, an external starter may be used.

Electrical wiring:

The electrical wiring as well as connectors must remain in their original states. Tolerance: the low-voltage circuit can be extended with 2 wires (one plus, one minus) between the battery and the end of the original wire on the side of the battery. A quick coupling plug may be included.

To make the replacement of the battery easier, it is allowed to:

- move the battery.

The support/battery unit will have to be solidly fixed to the chassis.

- modify the place of the start button so that it is joined together with the engine bloc for changes.

Moreover, and in particular for Brand Cups:

Marque : Bougie, Capuchon de Bougie, Batterie : suivant règlement de la coupe de marque.

3.3.3 - Pour les Concurrents du GROUPE GP Junior.

Les moteurs devront répondre à la réglementation de leur catégorie ou de leur coupe de marque agréées FFSA.

Embrayage libre :

Devant le stand, un démarreur extérieur peut être utilisé.

Faisceau électrique :

Le faisceau électrique doit rester d'origine, connectique comprise. Tolérance : le circuit basse tension pourra être prolongé par 2 fils (un plus, un moins) entre la batterie et l'extrémité du faisceau d'origine côté batterie. Une prise d'accouplement rapide pourra être incluse.

Afin de faciliter le remplacement de la batterie, il est autorisé :

- de déplacer la batterie.

L'ensemble support/batterie devra être solidement fixé au châssis.

- de modifier l'emplacement du bouton de démarrage afin qu'il soit solidaire du bloc moteur lors des changements.

De plus et particulièrement pour les Coupes de Marque : Bougie, Capuchon de Bougie, Batterie : suivant règlement de la coupe de marque.

3.3.4 - Pour les Concurrents du GROUPE 3 :

Les moteurs 4 temps limités à 28 cv, régime 11 500 tours et injection

Les moteurs électriques : Obligation d'un bruiteur.

3.4 - Points spécifiques à l'endurance.

3.4.1 - Châssis - Freins.

Les lettres CIK-FIA (ou le logo CIK-FIA) et le numéro d'homologation figureront en permanence sur tous les éléments du frein. Ils devront être visibles lorsque les freins seront montés sur le châssis.

Les raccords rapides sur les conduites de frein sont interdits.

Conforme à l'article 2. Sécurité - Freinage - Circuit refroidissement des RTN 2019

3.4.2 - Châssis - Baquets.

Tout baquet doit être fixé aux pattes de fixation du châssis et raidisseurs. Les éléments additionnels de

Spark plug, plug cap, battery: according to the brand cup regulations.

3.3.3 - For competitors of GROUP GP Junior.

The engines have to meet the regulations of their category or of their FFSA approved brand cup.

Overrunning clutch:

In front of the pit, an external starter may be used.

Electrical wiring:

The electrical wiring as well as connectors must remain in their original states. Tolerance: the low-voltage circuit may be extended with 2 wires (one plus, one minus) between the battery and the end of the original wire on the side of the battery. A quick coupling plug may be included.

To make the replacement of the battery easier, it is allowed to:

- move the battery.

The support/battery unit will have to be solidly fixed to the chassis.

- modify the place of the start button so that it is joined together with the engine bloc for changes.

Moreover, and in particular for Brand Cups: Spark plug, plug cap, battery: according to the brand cup regulations.

3.3.4 - For competitors of GROUP 3:

4-stroke engines limited to 28 hp, an engine rotational speed of 11,500 and injection

Electric engine: Obligation of a sound signal.

3.4 - Specific points for endurance.

3.4.1 - Chassis - Brakes.

The letters CIK-FIA (or the logo CIK-FIA) and the approval number have to appear permanently on all parts of the brake. They have to be visible when the brakes are mounted onto the chassis.

Fast coupling on brake hoses are forbidden.

In conformity with article 2. Safety - Braking - Cooling circuit of the RTN 2019

3.4.2 - Chassis - Bucket seats.

Any bucket seat must be fixed to the frame fixing brackets and stiffener. Additional elements such as

type surbaquet mousse devront être présentés et validés lors de l'enregistrement du matériel.

Les surbaquets de type : baquet origine et/ ou fibré à la forme sont interdits.

3.4.3 - Châssis - Plancher.

Le plancher doit être fixé sur les supports d'origine du châssis. La fixation du plancher au châssis doit être boulonnée et serrée avec un écrou frein.

Un trou d'un diamètre maximum de 35 mm est autorisé, uniquement pour accéder à la colonne de direction.

3.4.4 - Châssis - Colonne de direction - support colonne - moyeu de colonne - volant.

Les fixations de la colonne de direction, du support colonne haut et bas, du moyeu de volant et du volant doivent être boulonnées et serrées avec un écrou frein.

3.4.5 - Châssis - Carrosserie.

Aucun élément ne doit dépasser du quadrilatère du kart Référence art 2.4.1 RT 2019 CIK FIA.

La carrosserie homologuée (y compris la protection de la roue arrière) doit rester d'origine. Aucune modification n'est autorisée.

Le montage et la fixation des protections des roues arrière doivent être d'origine (collier, rilsans, et câbles sont autorisés).

Les carrosseries latérales ne doivent pas dépasser des roues arrière.

Aucun élément de carrosserie ne peut être percé à l'exception des perçages d'origine et de la fixation de l'éclairage sur le nasseau panel.

3.4.6 - Châssis - Radiateur et support.

La fixation du radiateur et du support radiateur doit être vissée, ou boulonnée (vis + écrou frein)

(goupille interdite).

3.4.7 - Châssis - Carter de chaîne.

Le carter de chaîne doit être fixé en 2 points au châssis ou aux paliers. Pour faciliter le graissage de la chaîne, 1 trou n'excédant pas 1 cm de diamètre est autorisé entre les 2 points de fixation du carter de chaîne au châssis ou aux paliers.

3.4.8 - Châssis - Roulette arrière de ramassage.

2 roulettes arrière de ramassage fixées sur le cadre sont autorisées et non sur le support du pare-chocs arrière.

3.4.9 - Châssis - Tubage.

Aucun tubage n'est autorisé à l'exception de la

foam buckets must be presented and validated when the equipment is registered.

The use of original and/or shaped fibrous buckets is prohibited.

3.4.3 - Chassis – Floor tray.

The floor has to be fixed on the original supports of the chassis. The fixing of the floor tray to the chassis has to be bolted and tightened with a safety nut.

A hole of a maximum of 35 mm diameter is authorised, only to reach the steering column.

3.4.4 - Chassis – Steering column – column mount – column hub – steering wheel.

The fixing of the steering column, the column mount on the top and at the bottom, the steering wheel hub and of the steering wheel must be bolted and tightened with a safety nut.

3.4.5 - Chassis - Bodywork.

No element must be larger than the quadrilateral of the kart, see art 2.4.1 RT 2019 CIK FIA.

The homologated bodywork (incl. rear wheel protection) must remain of origin. No modifications are allowed.

The mounting and fixing of protections of the rear wheels have to be original (collar, "Rilsan" and cables are authorised).

The lateral parts of the bodywork must not be larger than the rear wheels.

No bodywork parts may be drilled except for the original holes and the fixing of the lighting on the panel nest.

3.4.6 - Chassis - Radiator and support.

The radiator and radiator bracket must be screwed or bolted (screw + lock nut)

(pin prohibited).

3.4.7 - Chassis – Chain case.

The chain case must be fixed to the chassis or to the bearings in 2 points. To make the greasing of the chain easier, 1 hole, not larger than 1 cm of diameter, is authorised between the 2 fixing points of the chain case to the chassis or the bearings.

3.4.8 - Chassis – Pick-up rear castor

2 pick-up rear castors fixed to the frame are authorised but not to the support of the rear bumper.

3.4.9- Chassis - Tubing.

No tubing is authorised with the exception of the

section correspondant à la portée du support moteur (platine).

3.4.10 - Tube de secours.

Seul un tube de secours sans accessoire ou autre composant et conforme à la fiche d'homologation est autorisé.

3.4.11 - Le lest éventuel.

Le lest éventuel peut être de deux sortes :

➤ **Lest fixe.**

Fixé par au moins deux vis (diamètre 6 mm minimum) avec rondelle large et écrous freinés.

Il conviendra de prévoir pour chaque vis de fixation du lest un trou accessible de 3 mm minimum.

Les lests fixes seront plombés.

➤ **Lest amovible.**

Le lest amovible sera composé d'une, deux ou trois plaques de 3,3 Kg chacune, soit un total de 9,9 kg.

Quelle que soit la masse utilisée pour un lest amovible, la broche métallique ne doit jamais présenter un danger pour les usagers (pilotes, mécaniciens, officiels, etc.).

Enregistrement d'un pilote utilisant du lest amovible :

Pour l'enregistrement du matériel, les équipes devront inscrire sur les feuilles d'enregistrement techniques :

Chaque pilote devra embarquer les gueuses correspondant à la couleur de son brassard.

La feuille d'enregistrement est sous l'entière responsabilité du pilote, concurrent ou tuteur.

Une pesée de contrôle sera effectuée lors de cet enregistrement.

Les pilotes, le châssis et les lests amovibles seront pesés séparément. Les lests amovibles seront pointés.

Les lests amovibles pointés non embarqués sur le kart devront être stockés, regroupés en permanence dans le stand.

3.4.12 - Poids.

Le poids minimum devra être conforme au règlement à tout moment de l'épreuve.

Définition : le poids minimum « kart-pilote » est égal à celui du pilote équipé plus celui du châssis avec réservoir vide.

- GROUPE 1 : 152 kg,
- GROUPE 2 : 165 kg,

section corresponding to the **reach** of the engine support (platinum).

3.4.10 – Spare tube.

Only a spare tube without accessories or other components and in accordance with the approval form is allowed.

3.4.11 – The possible ballast.

The possible ballast can be of two different sorts:

➤ **Fixed ballast.**

Fixed with at least two screws (diameter 6 mm minimum) with a large washer and lock nuts.

There should be an accessible hole of at least 3 mm for each screw to fix ballast.

The fixed ballast will be sealed.

➤ **Removable ballast.**

The removable ballast will consist of one, two or three slabs of 3.3 kg each, which comes to a total of 9.9 kg.

Whatever the mass used for a removable ballast, the metal pin must never represent a danger to users (drivers, mechanics, officials, etc.).

Registration of a driver using removable ballast:

To register the material, the teams will have to note the following on the technical registration forms:

Each driver must take on board the pig irons corresponding to the colour of his armband.

The driver, competitor or tutor alone is responsible for the registration form.

A weighing for control will be carried out during this registration.

The drivers, the chassis and the removable ballast will be weighed separately. The removable ballast will be stamped.

The registered removable ballast not taken on board have to be stocked, gathered permanently in the pit.

3.4.12 – Weight.

The minimum weight has to comply with the regulations at any moment of the event.

Definition: the minimum kart-driver weight is equal to equipped driver plus chassis with empty fuel tank.

- GROUP 1: 152 kg,
- GROUP 2: 165 kg,

- GROUPE GP Junior : 142 kg,
- GROUPE 3 : 160 kg.

3.4.13- Caméras embarquées.

L'utilisation des caméras embarquées est interdite.

Pour la promotion de l'épreuve, l'organisateur se réserve le droit d'autoriser un ou plusieurs concurrents à embarquer une caméra.

3.4.14 - Châssis - Réservoir.

Les réservoirs standards de karting commercialisés, à bouchon vissé, avec leur capacité d'origine.

Le ravitaillement en carburant doit être obligatoirement effectué à l'aide du matériel fourni par l'organisateur.

Sur le dispositif fourni, toute manipulation, transformation, rajout, ou suppression de pièce ou matière, à l'exception du carburant est interdite.

3.5 - Carburant.

L'essence SP 98 sans plomb sera distribuée par l'organisateur et devra être utilisée par tous les concurrents dès le début des essais et jusqu'à l'arrivée de la course. Elle sera délivrée dans le récipient métallique prévu à cet effet exclusivement. Un volume maximal de 30 litres sera délivré à chaque venue au distributeur.

- **Lieu de fourniture** : parc fermé,
- **Stockage** : Uniquement dans le stand,
- Limité au **récipient métallique** utilisé pour l'approvisionnement.

Le contrôle du stockage du carburant sera effectué par le commissaire de stand affecté au concurrent.

3.6 - Huile de mélange.

Seules les huiles homologuées CIK/FIA de l'année en cours sont autorisées.

3.7 - Pneumatiques.

Un train de pneumatiques est un ensemble de 4 pneumatiques composé de 2 pneumatiques avant et 2 pneumatiques arrière.

Chaque équipe disposera au maximum de :

- 6 trains de pneus slick fournis durant l'événement par le manufacturier,
- 6 trains de pneus pluie.

Les concurrents seront libres de s'approvisionner en pneus pluie directement auprès du manufacturier du samedi 28 septembre de 11h00 à 19h00 et du dimanche 29 septembre de 08h00 à 12h00.

- GROUP GP Junior: 142 kg,
- GROUP 3: 160 kg.

3.4.13- On-board cameras.

The use of on-board cameras is forbidden.

For the promotion of the event, the organiser reserves the right to authorise one or several competitors to get a camera on-board.

3.4.14 - Chassis - Fuel tank.

Standard kart fuel tanks that are commonly marketed with a screw-on cap, with its original capacity.

Fueling must be carried out using the equipment provided by the organiser.

On the supplied device, any manipulation, transformation, addition or deletion of parts or materials, with the exception of fuel, is prohibited.

3.5 - Fuel.

Unleaded SP 98 fuel will be supplied by the organiser and has to be used by all competitors from the beginning of the practices until the finish of the race. It will be delivered in the metal container provided exclusively for this purpose. A maximum volume of 30 litres will be delivered at the distributor each time it passes through.

- **Place of supply**: parc fermé,
- **Storage**: in the pit only,
- Limited to the **metal container** used for the provision.

The control of the fuel storage will be carried out by the pit marshal appointed to the competitor.

3.6 – Oil mixture.

Only the approved CIK/FIA oils of the current year will be authorised.

3.7 - Tyres.

A set of tyres is a set of 4 tyres consisting of 2 front tyres and 2 rear tyres.

Each team will have a maximum of:

- 6 sets of slick tyres, provided by the manufacturer during the event,
- 6 sets of rain tyres.

Competitors will be free to purchase rain tyres directly from the manufacturer on Saturday 28th September from 11:00 am to 7:00 pm and on Sunday, 29th September from 8:00 am to 12:00 pm.

Tous les pneus de la course devront être munis d'un code barre vulcanisé de type CIK/FIA 2017/2019 et être stockés dans le stand dès leur acquisition.

Pour les Concurrents du GROUPE 1 :

Référence des pneumatiques :

- Pneus slick : MG TYRES :
HZi 10 x 4.60 – 5 / Slick / OPTION
HZi 11 x 7.10 – 5 / Slick / OPTION
- Pneus pluie : MG TYRES :
WT 10 x 4.20 – 5 / Wet
WT 11 x 6.00 – 5 / Wet

Pour les Concurrents des GROUPE 2, GP Junior & 3 :

Référence des pneumatiques :

- Pneus slick : LECONT
LH 03 EES 10 x 4,55 – 5 / Slick
LH 03 EES 11 x 7,10 – 5 / Slick
- Pneus pluie : LECONT
WLH 06 EES 10 x 4,20 – 5 / Wet
WLH 06 EES 11 x 6,00 – 5 / Wet

3.8 - Eclairage.

3.8.1 - Eclairage sur le kart.

Le kart devra être équipé exclusivement d'un feu rouge à l'arrière et blanc à l'avant (à éclairage fixe) compris entre 40 et 60 lux.

- Positionnement ARRIERE : milieu +/- 50 mm à gauche ou à droite. En hauteur, entre le haut de l'échappement et le bord supérieur du siège (ne doit pas le dépasser).
- Positionnement AVANT : milieu +/- 10 mm gauche droite sur le Nassau panel et en dessous du numéro.
- Monté uniquement horizontalement ou verticalement.

Aucun autre point lumineux n'est autorisé sur le kart et sur le pilote.

Le contrôle de l'éclairage sera effectué par le Directeur de course.

En cas de défaillance, le kart devra rentrer au stand. Le kart ne pourra repartir qu'après remise en conformité constatée par le commissaire de stand affecté à cette équipe.

Le seul éclairage autorisé est celui cité au présent règlement ; aucun autre point lumineux sur le kart ou le pilote n'est autorisé.

All tyres in the race must be equipped with a vulcanized CIK/FIA 2017/2019 bar code and be stored in the pit as soon as they are purchased

For Competitors of GROUP 1:

Tyres reference:

- Slick tyres: MG TYRES:
HZi 10 x 4.60 – 5 / Slick / OPTION
HZi 11 x 7.10 – 5 / Slick / OPTION
- Rain tyres: MG TYRES:
WT 10 x 4.20 – 5 / Wet
WT 11 x 6.00 – 5 / Wet

For Competitors of GROUP 2, GP Junior & 3:

Reference of the tyres:

- Slick tyres: LECONT
LH 03 EES 10 x 4,55 – 5 / Slick
LH 03 EES 11 x 7,10 – 5 / Slick
- Rain tyres: LECONT
WLH 06 EES 10 x 4,20 – 5 / Wet
WLH 06 EES 11 x 6,00 – 5 / Wet

3.8 - Lighting.

3.8.1 – Kart lights.

The kart has to be equipped by only one red light at the back and one white light in the front (with constant lighting) between 40 and 60 lux.

- Positioning at the BACK: centre +/- 50 mm to the left or to the right. For the height, between the top of the exhaust pipe and the top edge of the seat (must not be higher).
- Positioning in the FRONT: centre +/- 10 mm left or right of the "Nassau panel" and under the number.
- Mounted only horizontally or vertically.

No other lighting point is authorised on the kart or on the driver.

Control for the lighting will be carried out by the Race Director.

In the case of failure, the kart will have to return to the pit. The kart will be allowed to continue only after the pit marshal has noticed the conformity.

The only lighting authorised is the one quoted in the present regulations; no other lighting point is authorised on the kart or on the driver.

L'éclairage devra être en fonction à partir de la présentation du panneau LUMIERE et un délai de 30 minutes est toléré pour la mise en fonction.

3.8.2 - Eclairage sur le casque.

L'éclairage sur le casque est rigoureusement interdit.

3.8.3 - Visière.

Aucune visière fumée, teintée, colorée ne sera tolérée sauf sur présentation de la fiche d'homologation.

3.9 - Numéro de course.

L'organisateur et /ou l'opérateur attribueront, à chaque équipage, 3 numéros de course et 3 plaques du numéro, sur lesquelles le nom de l'équipe devra figurer, la 4^{ème} plaque (sur un des côtés) servant à l'identité nationale par un drapeau (côté extérieur).

Les plaques numéros, les numéros et les identifications seront fournis par l'organisateur et/ou l'opérateur et pourront inclure une publicité obligatoire.

Les numéros sont obligatoires à partir de la 1^o séance d'essais.

CHAPITRE IV - AMENAGEMENT DES STANDS.

4.1 - Parcs Concurrents et stands.

L'Opérateur KMO est seul compétent en ce qui concerne l'affectation des stands.

L'ASK ACO est seul compétent pour les emplacements dans les Parcs Concurrents.

Toute installation doit répondre aux normes de sécurité en vigueur et faire l'objet d'un rapport du bureau de contrôle.

Les concurrents qui, pour quelque raison que ce soit, ne peuvent prendre le départ, soit de la course, soit des essais libres ou des essais qualificatifs, doivent libérer les stands qu'ils occupent au plus tard à la fin de la journée au cours de laquelle est survenue la cause de leur retrait de l'épreuve.

Les animaux sont interdits dans et derrière les stands, dans tous les espaces paddock, sur la piste. Seuls sont autorisés les animaux utilisés par l'organisateur pour les contrôles et la sécurité.

L'accès des fournisseurs d'un Concurrent se fera sous la responsabilité du Concurrent.

Pendant **les essais et la course, l'accès à la voie des stands est exclusivement réservé aux personnes** devant y effectuer une tâche précise. En dehors des concurrents engagés, la voie des stands est interdite

The lighting has to be in operation from the moment of the presentation of the board "LUMIERE" with a tolerance period of 30 minutes to switch it on.

3.8.2 – Helmet lighting.

Lighting on the helmet is strictly forbidden.

3.8.3 - Visor.

No tinted or coloured visor will be tolerated except upon presentation of the form for approval.

3.9 – Race number.

The organiser and /or the operator will assign 3 race numbers and 3 number plates with the name of the team on it, to each team. The 4th plate (on one side) will be used to identify the nationality with a flag (outside).

The number plates, the numbers and the identifications will be provided by the organiser and / or the operator and may include an obligatory advert.

The numbers are obligatory from the 1st practice session.

CHAPTER IV – FITTING OUT OF PITS.

4.1 - Paddock and pits.

The Operator KMO alone is competent to assign the pits.

The ASK ACO alone is competent to assign the places in the Paddock.

Any installation must meet the safety standard in force and have to be reported to the control office.

Competitors who, for whatever reason, cannot take the start of the race or the free or qualifying practices, will have to vacate the pits they are occupying, by the end of the day during which the reason of their withdrawal from the event occurred.

Animals are forbidden in and behind the pits, in all spaces of the paddock as well as on the track. The only animals authorised are those used by the organiser for control and safety.

The access of suppliers of a Competitor takes place under his responsibility.

During **the practices of the race, the access to the pit lane is exclusively reserved for people who** have to carry out a specific task. A part from entered competitors, the pit lane is forbidden for people

aux personnes ayant moins de 14 ans.

4.2 - Aménagement des stands.

Chaque équipage disposera d'un stand de 20m².

Tout aménagement nécessitant le percement, la soudure ou des modifications du stand n'est possible qu'après accord écrit de l'Organisateur.

Le tapis réglementaire est obligatoire.

Devant les stands, le couloir de circulation devra rester entièrement libre.

Les stands doivent être restitués conformément à l'état des lieux, toutes les surfaces doivent être libérées de toutes les traces adhésives (scotch, double face etc..).

4.3 - Signalisation.

La "zone de panneauage" se trouve dans la zone des stands.

Les installations et leurs fixations ne doivent pas dépasser l'aplomb du mur (côté piste).

Les panneaux utilisés pour renseigner les pilotes doivent être portables, coulissants ou pivotants et ne doivent pas être de couleur rouge, jaune ou verte. Ils doivent être sortis et présentés au pilote concerné uniquement lorsque le kart passe sur la piste à proximité de la zone de panneauage.

Le panneauage pourra s'effectuer de deux manières :

- Depuis la banquette située entre la voie des stands et le muret de protection de la piste, par perche ou autre système, les installations de panneauage doivent être validées par le directeur de course.

Le système employé ne devra pas dépasser le muret de protection de plus d'un mètre.

Les panneaux utilisés pour renseigner les pilotes doivent être coulissants ou pivotants. Ils doivent être sortis et présentés au pilote concerné uniquement lorsque le karting passe sur la piste à proximité de la zone de panneauage.

- Depuis le haut des stands à travers la mise à disposition d'un emplacement de 4x4 m maximum. Prix de l'emplacement **100 € TTC**. La fixation des structures devra être conforme aux normes du fabricant.

Les ombrelles, parasols ou parapluies sont interdits dans la voie des stands et au muret.

Seul les banquettes de panneauage ne dépassant pas la largeur entre le mur et la voie des stands

under 14.

4.2 – Fitting out of pits.

Each crew has a pit of 20 m² at its disposal.

Any fitting out, where drilling, welding or modification of the pit is necessary, is possible after a written agreement of the Organiser.

The regulatory mat is mandatory.

In front of the pits, the traffic lane must be kept completely free.

The pits have to be returned in accordance with the inventory, all surfaces must be clean from any adhesive marks (scotch tape, double-sided tape, etc.).

4.3 - Signalling.

The "signalling area" is located in the pit area.

The installations and their attachments must remain flush with the wall (on the track side).

The boards used for informing the drivers may be sliding or pivoting and must not be coloured red, yellow or green. They must be taken out and shown to the driver concerned only when the car is in the proximity of the signalling area while driving past on the track.

The signalling can be carried out in two ways:

- From the bench situated between the pit lane and the track protection wall, with the help of a pole or another system, the signaling installations must be validated by the race director.

The system used must not be higher than one meter over the protection wall.

The signs used to inform drivers must be sliding or swivelling. They must be taken out and presented to the concerned driver only when the karting passes on the track near the paneling area.

- From the top of the pits by means of a space of 4x4m maximum available. Price of the space is **€ 100 incl. Tax**. The fixing of the structures will have to comply with the manufacturer's specifications.

Sunshades, parasols or umbrellas are forbidden in the pit lane and at the protection wall.

Only panelling benches that do not exceed the width between the wall and the pit lane are allowed. The

sont tolérés. Les banquettes de panneauage ne doivent pas être fixé au muret. Seul une fixation par lestage est autorisée.

2 personnes maximum appartenant à l'équipe d'un kart, munies de la chasuble spécifique, sont admises dans la "zone de signalisation" pendant les essais et après le départ de la course.

À tout moment, si nécessaire, l'Organisateur pourra demander le déplacement des installations.

4.4 - Eclairages dans la zone des stands.

Le faisceau des éclairages doit être dirigé vers l'aval de la piste ou vers les stands afin de ne pas constituer une gêne pour les pilotes sur la piste.

Seules les alimentations autonomes pour les banquettes de panneauage sont autorisées. Les alimentations filaires en hauteur venant des stands aux banquettes de panneauage sont interdites.

4.5 - Stockage de carburant.

Le carburant ne peut être stocké que dans le stand.

- les quantités autorisées sont limitées à 1 bidon de remplissage fourni par l'organisateur,
- dans le récipient métallique utilisé pour l'approvisionnement (article 3.5 du règlement actuel).

4.6 - Réparations.

L'utilisation d'outillages pouvant provoquer des étincelles est interdite devant et à l'intérieur du stand.

Les appareils générateurs de flammes et d'étincelles sont interdits.

Poste à souder : pour des raisons de sécurité, il est formellement interdit de souder à l'intérieur ou aux abords des stands.

Un poste à souder (électrique) sera mis à la disposition des concurrents au local du contrôle technique.

4.7 - Ravitaillement.

Tout ravitaillement en énergie ou liquide quelconque sur la piste est interdit.

Lors de chaque ravitaillement une personne devra se tenir près du kart, l'extincteur à la main, prête à intervenir en cas d'incendie.

paneling benches must not be fixed to the low wall. Only a ballast fixing is allowed.

2 people maximum, who are part of the kart team and wearing a specific overall, are admitted in the "signaling zone" during the practices and after the start of the race.

At any moment, if necessary, the Organiser may ask to move the installations.

4.4 – Lighting in the pit area.

The beam of the lighting must be directed down the track in the direction of the race or towards the pits so as not to be a nuisance to the drivers on the track.

Only stand-alone power supplies for the paneling benches are allowed. High wire power supplies from the pits to the panelling benches are prohibited.

4.5 – Fuel storage.

The fuel must be stored in the pit only.

- The authorised quantities are limited to 1 fuel tank providing by organiser,
- In the metal container used for the provision (article 3.5 of the present regulations).

4.6 - Repairs.

The use of equipment which may cause sparks are forbidden in front and inside the pit.

Devices generating flames and sparks are forbidden.

Welding machine: for safety reasons, it is strictly forbidden to weld inside or close to the pit.

An (electrical) welding machine will be at the disposal of competitors at the premises of the technical control.

4.7 - Refuelling.

Any refuelling with any kind of energy or liquids on the track is forbidden.

During each refuelling, one person has to be next to the kart holding a fire extinguisher and being ready to intervene in the case of a blaze.

Refuelling must be carried out outside the pit.

Le ravitaillement devra s'effectuer à l'extérieur du stand.

Le pilote devra se trouver en dehors du kart jusqu'à la fermeture complète du réservoir.

CHAPITRE V - DEROULEMENT DE L'EPREUVE.

5.1 – Informations et obligations.

Les informations officielles sont communiquées aux pilotes au moyen des signaux prévus au CSI : les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux ou de feux semblables à ceux de l'organisateur.

Les instruments de mesure installés par les concurrents en dehors de la zone des stands (voie et muret des stands) sont interdits sur le circuit, y compris autour de la piste.

Les liaisons radio et de télémétrie entre les stands et les karts sont strictement interdites.

Il est interdit de conduire un kart dans la direction opposée à celle de la course sauf et uniquement pour le dégager d'une position dangereuse et suivant les instructions des commissaires de piste.

Les pilotes doivent impérativement respecter la route de course et en permanence les exigences figurant à l'Article 3.6.2.c du Code Conduite.

5.2 - Enregistrement des équipages - Documents présentés.

Dès son arrivée, et au plus tard le jeudi 26 septembre 2019, un représentant de chaque équipage devra passer au secrétariat d'organisation pour la confirmation définitive de son engagement.

Lors des vérifications administratives, les concurrents doivent confirmer par écrit leur(s) représentant(s) officiel(s) et leur(s) adjoint(s). Ils doivent également procéder à la nomination des équipages officiels, à raison de 4 pilotes maximum par kart, sachant que :

- Un pilote ne peut être désigné que sur un seul kart,
- Les conducteurs suppléants ne sont pas admis,

La modification d'un équipage est possible jusqu'aux essais qualificatifs.

Les documents obligatoires présentés en cours de validité doivent être **LES ORIGINAUX** :

- Licence Concurrent,
- Licence Pilote,
- Licence pour les mécaniciens qui interviennent sur la piste,
- **Pour les pilotes et concurrents dont les licences ne prévoient pas d'autorisation**

The driver must be outside the kart until the tank is completely closed.

CHAPTER V – EVENT SCHEDULE.

5.1 – Information and obligations.

Official information will be communicated to the drivers by means of signals foreseen in the CSI: the competitors must not use flags or similar lights to those of the organiser.

Measuring instruments installed by competitors outside the pit area (pit lane and protection wall of pits) are forbidden on the circuit as well as around the track.

Radio links and telemetry between the pits and the karts are strictly forbidden.

It is forbidden to drive the kart in the opposite direction to that of the race except and only to get out of a dangerous position and following the instructions of the track marshals.

Drivers must imperatively keep to the race track and respect the requirements of Article 3.6.2.c of the Driving Code at all times.

5.2 – Registration of the crews - Documents to provide.

Upon arrival, and no later than Thursday 26th September 2018, a representative of each crew will have to go to the secretarial office of the organisation in order to definitely confirm their entry.

During the administrative checks, competitors have to confirm their official representative(s) and their deputy(ies) in writing. They also have to undertake the appointment of the official crews consisting of 4 drivers maximum per kart, knowing that:

- A driver can only be designated for one kart,
- Deputy drivers are not allowed,

The modification of a crew is possible until the qualifying practices.

The mandatory valid documents to be presented must be **the ORIGINALS**:

- Competitor's Licence,
- Driver's Licence,
- Licence for the mechanics intervening on the track,
- **For drivers and competitors whose licences do not provide a permanent autorisation to participate in international Events which are**

permanente de participer aux Epreuves internationales inscrites au calendrier FIA : autorisation de courir dans le pays de l'Epreuve, délivrée par l'Autorité Sportive Nationale (ASN).

Les licences seront contrôlées et conservées par l'ASK-ACO.

En cas d'absence d'une licence, l'engagement ne sera pas confirmé.

Contre remise d'une **caution de 700 €** (stand et matériels), le chef de stand recevra les documents ou matériels suivants :

- Pilotes : 4 bracelets, 4 brassards,
- Pilotes GP2 – GP Junior: 5* bracelets, 5* brassards,
- Chef de stand : 1 bracelet,
- Mécaniciens interventions : 3 bracelets et 3 chasubles piste,
- Personnels annexes : 12 bracelets et 2 chasubles panneautage,
- Un transpondeur,
- Pour un concurrent ACO qui justifie dans ses effectifs le chef de stand et 2 de ses pilotes licenciés ASK ACO :
10 accès paddock.

La caution sera totalement retenue en cas de manquement dans la restitution du matériel à l'issue de l'épreuve et /ou état des lieux avec anomalies constatées.

*dans le cas où l'équipage enregistre 5 pilotes

5.3-- Enregistrement du matériel et des équipements.

Les Concurrents doivent mettre à la disposition des Délégués Techniques le kart, le matériel et le personnel nécessaire aux vérifications techniques de leur kart, jusqu'au dimanche 29 septembre, 20 heures.

Les Concurrents doivent désigner le responsable de l'équipe et son adjoint.

Pour pouvoir participer aux essais officiels, chaque concurrent devra avoir présenté son châssis et ses moteurs aux commissaires chargés des vérifications techniques.

5.3.1 - Contrôles du kart.

Le kart sera présenté entièrement monté, décoré aux couleurs de la course et prêt à prendre la piste. Chaque pilote devra également se présenter avec l'ensemble des équipements de course pour qu'il soit agréé.

registered in the FIA calendar: authorisation to run in the country of the Event, delivered by the National Sporting Authority (ASN).

The licences will be checked and kept by the ASK-ACO.

If any licence is missing, the entry will not be confirmed.

After the **deposit of € 700** (pit and material), the team manager will be handed out the following documents or material:

- Drivers: 4 bracelets, 4 armbands,
- Drivers GP2 – GP Junior: 5* bracelets, 5* armbands,
- Pit manager: 1 bracelet,
- Intervening mechanics: 3 bracelets and 3 track bibs,
- Additional staff: 12 bracelets and 2 signalling bibs,
- one transponder,
- For an ACO competitor who can justify having a team manager and 2 of his licenced ASK ACO drivers in his staff:
10 passes for access to the paddock.

The deposit will be fully retained in case of failure to return the equipment at the end of the event and/or inventory of fixtures with anomalies noted.

* in the case where the crew enters 5 drivers

5.3—Registration of material and equipment.

Competitors have to put the kart, the material and the necessary staff at the disposal of the Technical Delegates for the scrutineering of their kart until 8 p.m. on Sunday 29th September.

Competitors have to designate the the person in charge of the team and his assistant.

In order to participate in the official practices, each competitor must have presented his chassis and his engines to the marshals in charge of the scrutineering.

5.3.1 – Controls of the kart.

The kart will be presented fully assembled, decorated in the colours of the race and ready to go onto the track.

Each driver will also have to present himself with all the equipment of the race for approval.

The engines will be identified, checked off and sealed. The chassis will be ringed; the drivers will be

Les moteurs seront identifiés, pointés et plombés. Les châssis seront bagués, les pilotes seront identifiés par un bracelet et une pastille sur le casque. Chaque moteur sera associé au numéro d'un kart. Tout moteur doit être plombé avant d'être utilisé par le concurrent lors d'une Epreuve. Toute rupture d'un ou plusieurs plombs doit être préalablement autorisée par les Commissaires Techniques sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification. La rupture de tout plomb sera considérée comme un changement de moteur.

Les pilotes, le châssis et les lests amovibles seront pesés séparément. Les lests amovibles seront pointés.

Les lests fixes seront plombés.

5.3.2- Contrôles de la tenue vestimentaire des pilotes.

Les vérifications techniques concernent le contrôle de l'homologation des casques et des vêtements des pilotes. Aucune modification du casque n'est autorisée en dehors de celles prévues par le fabricant.

Au sein d'une même équipe, chaque pilote devra porter sur le bras droit de sa combinaison un brassard fourni par l'organisateur, selon le code couleur défini ci-dessous :

- Blanc pour le pilote le plus léger,
- Jaune,
- Vert,
- Bleu,
- Rouge pour le pilote le plus lourd.

5.4 - Accès aux stands.

La voie des stands est divisée en deux zones :

- **Voie rapide** : c'est la voie la plus proche du mur de la zone de signalisation (voie de roulage),
- **Zone de travail** : c'est la partie la plus proche des stands où il est permis de travailler sur le kart sous condition (voie de stationnement). Elle est matérialisée par une ligne de séparation avec la voie de roulage.

Tout matériel et outillage doit se trouver exclusivement dans le stand lorsque le kart n'est pas dans les stands.

Au cours de l'épreuve, le stand ne pourra pas être occupé par plus de 9 personnes.

Toutes les personnes présentes dans le stand devront réglementairement y être admises (licence obligatoire).

La zone Paddock/Stand est non-fumeur.

identified with a bracelet and a sticker on the helmet. Each engine will be associated with the number of a kart. All engines have to be sealed before being used by the competitor during the Event. Any rupture of one or several seals must be authorised beforehand by the Scrutineers, subject to sanctions up to and including disqualification. The rupture of a seal is considered as a change of engine.

The drivers, the chassis and the removable ballast will be weight separately. The removable ballast will be checked off.

The fix ballasts will be sealed.

5.3.2- Controls of the drivers' clothing.

The scrutineering concerns the control of the approval of the helmets and the drivers' clothes. No modification of the helmet is authorised apart from those foreseen by the manufacturer.

Within the same team, each driver will have to wear on his right arm of his overall an armband provided by the organiser, according to the colour code defined below:

- White for the lightest driver,
- Yellow,
- Green,
- Blue,
- Red for the heaviest driver.

5.4 - Access to the pits.

The pit lane is divided into two zones:

- **Fast lane**: this is the closest lane to the wall of the signalling area (driving lane),
- **Working area**: this is the closest part to the pits where it is possible to work on the karts under conditions (parking lane). A line marks the separation between the parking and driving lane.

Any material and equipment must be situated in the pit when the kart is not in the pit.

During the event, the pit must not be occupied by more than 9 people.

Any person present in the pit must comply with the admission regulations (licence is obligatory).

The Paddock/Pit area is non-smoking.

Des zones spécifiques dédiées aux fumeurs (y compris les cigarettes électroniques) seront précisées.

Le contrôle des personnes présentes dans le stand sera effectué par le commissaire de stand affecté au concurrent.

5.4 - Vitesse dans la voie des stands.

Vitesse limite : 40 km/h dans la voie des stands. Les pilotes devront rouler à allure réduite à partir des panneaux Speed Limit jusqu'à la sortie de la voie des stands.

Le contrôle de la vitesse limite sera effectué au moyen d'un radar.

La prise d'information se fera par l'avant et par l'arrière.

5.5 - Essais libres.

Les essais libres se dérouleront le jeudi 26 septembre 2019 à partir de 16 H 00 (détail des horaires en annexe 1)

Les personnes dotées d'un bracelet devront dès lors le porter en permanence à leur poignet droit. Celui-ci sera suffisamment serré pour ne pas pouvoir être retiré.

5.6 - Briefing.

Le briefing des Chefs de Stands et des pilotes sont organisés par le Directeur d'Epreuve.

Le Chef de Stand officiel de l'Equipe, les pilotes et de leurs représentants (tuteurs) signeront le registre avant le début du briefing. Ils doivent être présents pendant toute la durée du briefing.

Si le Directeur d'Epreuve considère qu'un autre briefing est nécessaire, celui-ci se déroulera dans un lieu et à une heure définis par le Directeur d'Epreuve en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs. Les Pilotes, le Directeur d'Equipe, le Chef de Stand ou le représentant officiel de l'Equipe en seront tenus informés.

5.7 - Essais officiels.

Pendant les essais, la discipline en vigueur dans les stands et sur la piste, ainsi que toutes les mesures de sécurité sont celles appliquées pendant la course.

5.7.1 - Pilotes et karts admis aux essais officiels.

Seuls les pilotes et les karts ayant satisfait aux vérifications administratives et techniques sont autorisés à participer aux Essais officiels. Les karts et

Specific areas dedicated to smokers (including electronic cigarettes) will be indicated.

Checks about the number of people present in the pit will be made by the pit marshal appointed to the competitor.

5.4 – Speed in the pit lane.

Speed limit: 40 km/h in the pit lane. Drivers must drive at a reduced speed from the Speed Limit signs to the pit lane exit.

The control of the speed limit will be carried out with speed camera.

The collection of information will be taken from the front and from the back.

5.5 - Free practices.

Free practices will take place on Thursday 26th September 2019 from 4 pm (details of timetable in appendix 1).

People provided with a bracelet will from then on have to wear them permanently on their right wrists. It should be tight enough so that it cannot be taken off.

5.6 - Briefing.

The briefings of the Team managers and the drivers are organised by the Director of the Event.

The official Team manager of the team, the drivers and their representatives (tutors) will sign the register before the beginning of the briefing. They must be present during all the time of the briefing.

If the Director of the Event considers that another briefing is necessary, it will take place in a place and at a time defined by the Director of the Event in accordance with the Panel of Stewards. The drivers, the Team Manager, or the official representative of the team will be informed about it.

5.7 – Official practices.

During the practices, the discipline in effect in the pits and on the track, as well as all safety measures, are those applicable during the race.

5.7.1 – Drivers and karts admitted to the official practices.

Only the karts and drivers having been satisfactory at the administrative checks are authorised to participate in the Official Practices. Karts and drivers

les pilotes admis à participer aux Essais officiels devront être équipés dans la configuration course.

Les pilotes ne peuvent conduire que le kart pour lequel ils sont désignés sauf dérogation préalable et expresse accordée par les Commissaires Sportifs en cas de force majeure.

5.7.2 - Interruption des essais.

Le Directeur de Course peut interrompre les essais si la sécurité l'exige.

Le Directeur de Course, en accord avec les Commissaires Sportifs, n'est pas obligé de prolonger une séance d'essais après une interruption.

En cas d'interruption des essais, aucune réclamation n'est admise quant aux conséquences éventuelles sur la qualification des pilotes et des karts.

5.8 - Essais qualificatifs.

5.8.1 - Déroulement des phases de qualification.

Chacune des phases de qualification se déroulera sur 10 minutes.

Un même pilote ne peut effectuer qu'une seule phase de qualification.

Avant le départ de chaque phase de qualification, tous les karts devront être en Parc Assistance Départ.

Les karts devront être équipés de pneus enregistrés.

Dans le parc fermé, le mécanicien est seulement autorisé à remettre en conformité le poids au départ de chaque pilote. Un changement de roue sera autorisé en cas de crevaison, après constatation d'un commissaire technique et autorisation de la commission sportive.

Lorsqu'un pilote rentrera avant la fin de la phase de qualification, il sera obligatoirement pesé et rejoindra directement le Parc Assistance Arrivée.

5.8.2 - Pesée pendant les essais qualificatifs.

A l'entrée de la voie d'accès aux stands, une aire plane est prévue pour la pesée et une autre pour le contrôle des karts sélectionnés aléatoirement.

Dès qu'il en est informé, le pilote doit arrêter le moteur et les contrôles sont effectués.

Un kart ne peut quitter l'aire de pesée qu'après l'ordre formel des Commissaires Techniques.

5.8.3 - Circonstances exceptionnelles pendant les qualifications.

En cas de circonstances exceptionnelles empêchant le bon déroulement des essais qualificatifs, le Collège des Commissaires Sportifs, à la demande du

admitted to the Official Practices have to be equipped like for the race.

Drivers can only drive the kart for which they are designated, except express and prior exemption agreed by the Stewards in the case of force majeure.

5.7.2 - Interruption of the practices.

The Race Director can interrupt the practices for safety reasons.

The Race Director, in agreement with the Stewards, is not obliged to continue a practice session after an interruption.

In the event of interruption of the practices, no claims will be accepted regarding the possible consequences of the qualification of drivers and karts.

5.8 – Qualifying practices.

5.8.1 – Proceedings of qualifying phases.

Each phase of qualification will last 10 minutes.

The same driver can only do one qualification phase.

Before the start of each qualification phase, all karts will have to be in the 'Start Service Parc'.

The karts will have to be equipped with registered tyres.

In the 'parc fermé', the mechanic is only authorised to bring into conformity the starting weight of each driver. A tyre change will be authorised if there is a puncture, once it has been certified by a scrutineer and after authorisation of the sporting committee.

If a driver returns before the end of a qualification phase, he will obligatory be weighed and will directly have to go to the 'Finish Service Parc'.

5.8.2 – Weighing during the qualifying practices.

At the entry of the access lane to the pits, a plane area is foreseen for the weighing and another one for the control of karts chosen at random.

As soon as he is informed, the driver must stop the engine and the controls are carried out.

A kart is allowed to leave the weighing area only after the official order of the Scrutineers.

5.8.3 – Exceptional circumstances during the qualifications.

In the event of exceptional circumstances preventing the proper organisation of the qualifying practices, the Panel of Stewards, on the request of the Race

Directeur de Course, pourra ne pas tenir compte du résultat des essais qualificatifs pour établir la grille de départ.

La décision du Collège des Commissaires Sportifs intervenant pour raison de sécurité sera applicable nonobstant l'exercice de toute voie de recours.

5.9 - Grille de départ.

La grille de départ des 24 Heures résultera des phases de qualification dans l'ordre des chronos réalisés. Elle est établie 1 heure après la fin des qualifications.

Elle est disposée en formation 2 x 2 dans l'ordre des meilleurs temps réalisés par le pilote le plus rapide de chaque équipage au cours des essais qualificatifs.

La "Pole Position", réservée au kart ayant réalisé le meilleur temps des essais qualificatifs est située en 1ère ligne à gauche (homologation CIK-FIA).

Si deux ou plusieurs équipages ont réalisé un même temps moyen, priorité est donnée à celui qui l'a réalisé le premier.

Cas particulier.

A concurrence du nombre de karts admis au départ et sur proposition du Directeur d'Epreuve, les Commissaires Sportifs peuvent accepter des karts qui, pour raison de force majeure, n'ont pas participé à la séance de qualification à condition d'être placés à l'arrière de la grille de départ.

5.10 - Procédure de départ.

Il est strictement interdit de mettre en marche le moteur d'un kart pendant la cérémonie de départ.

Lorsqu'un kart se trouve sur la grille de départ, roues montées, il est strictement interdit de démarrer son moteur si personne n'est au volant.

5.10.1 - L'accès à la grille.

L'accès à la grille de départ sera fermé 45 mn avant le départ.

Tout kart qui n'est pas à sa place sur la grille ne pourra plus y accéder. Avec l'accord des Commissaires Sportifs, il prendra le départ de la course depuis la voie des stands, à la fin du premier tour, après que l'ensemble des concurrents ont effectué un tour de course, et sous le contrôle de la Direction de Course.

5.10.2 - Processus de départ.

Le départ est de type « Le Mans », les karts effectueront un ou plusieurs tours de formation sous procédure de Safety Kart.

Le départ sera donné lancé au drapeau tricolore à l'issue du ou des tours de formation.

Director, might not consider the results of the qualifying practices to set up the starting grid.

The decision of the Panel of Stewards intervening for safety reasons will be applicable notwithstanding any remedies.

5.9 – Starting grid.

The 24 Hours' starting grid is the result of the qualifying phases in order of the lap times. It is set up one hour after the end of the qualifications.

It will be formed 2 x 2 in the order of the best times achieved by the fastest driver of each crew during the qualifying practices.

The "Pole Position", reserved for the kart having achieved the best time in the qualifying practices, is situated in the 1st line on the left (CIK-FIA approval).

If two or several teams realised the same average time, the priority will be given to the one who realised it first.

Special case.

Up to the number of admitted karts at the start and on proposal of the Director of the Event, the Stewards may accept karts which for reasons of force majeure, have not participated in the qualifying session, on condition that they are placed at the back of the starting grid.

5.10 – Starting procedure.

It is strictly forbidden to start the engine of the kart during the ceremony of the start.

When a kart is at the starting grid with the wheels mounted, it is strictly forbidden to start its engine if nobody is behind the steering wheel.

5.10.1 – Access to the grid.

The access to the starting grid will be closed 45 min before the start.

Any kart which is not at its place on the grid cannot get there anymore. With the approval of the Stewards, it will start the race from the pit lane, at the end of the first lap, once all the competitors have done one lap of the race, and under the control of the Race Direction.

5.10.2 – Starting procedure.

The start is « Le Mans » type, the karts complete one or several formation laps under Safety Kart procedure.

The running start will be given with the tricolour flag after the formation lap or laps.

Après la présentation du panneau "5 minutes", les places inoccupées sur la grille resteront vacantes.

À l'approche du départ, la présentation des panneaux "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 sec."

5.11 - Arrêt du kart sur la piste pendant la course.

Un kart arrêté sera dégagé par le pilote ou les commissaires de piste afin de ne pas constituer un danger ou entraver le déroulement de la course.

Pour venir en aide au pilote en difficulté sur le circuit, trois mécaniciens portant la chasuble appropriée pourront intervenir. Une sangle tire kart est autorisée.

Toute mécanique est interdite sur la piste, aucun outil ne peut être embarqué sur le kart ou sur le pilote. Les mécaniciens ne peuvent pas emporter d'outils.

Le retour au stand n'est possible qu'à travers la voie de sécurité située à l'arrière des stands. Pour accéder à la voie de sécurité à l'arrière des stands, les mécaniciens doivent emprunter les portails situés aux deux extrémités des stands.

La circulation des chariots est interdite dans la voie des stands. La circulation des chariots n'est autorisée que dans la voie de sécurité à l'arrière des stands.

Le début et la fin de la zone des stands seront définis précisément lors du briefing.

5.12 - Arrêts au stand.

Chaque concurrent est responsable des personnes sortant de son stand, faisant ou non partie de son équipe.

Les karts dans la voie rapide ont la priorité sur ceux qui quittent la zone de stationnement. En conséquence, le préposé au contrôle des karts est responsable du respect de cette règle de sécurité.

Pendant un arrêt au stand, un assistant muni d'un extincteur doit se trouver à tout moment à côté du kart.

Pour un réglage ou une mise au point, les karts peuvent être démarrés sur chariot uniquement à l'arrière des stands ou dans le stand.

5.12.1 - Dépassement du stand.

Si un pilote dépasse son stand, le kart ne peut y revenir qu'en étant déplacé par les mécaniciens de l'équipe (3 maximum).

Il en est de même lorsque le kart est en panne en quittant son stand, et avant la limite de fin de la zone des stands. Dans ce cas, le kart doit être reculé

After the presentation of the "5 minutes" board, unoccupied places on the grid will remain vacant.

As the start approaches, the "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" and "30 sec" boards will be presented.

5.11 – Stop of the kart on the track during the race.

A stopped kart will be moved away by the driver or the track marshals in order to avoid a danger or a hindrance of the proceedings of the race.

To assist a driver in difficulty on the circuit, three mechanics wearing appropriate bibs may intervene. A kart puller strap is allowed.

All mechanic means are forbidden on the track, no tool can be taken on board in the kart or with the driver. The mechanics must not take any tools with them.

Returning to the pit is only possible through the security lane located at the back of the pit. To access the security lane at the rear of the pit, mechanics must use the gates located at both ends of the pit.

The circulation of trolleys is prohibited in the pit lane. Trolleys may only be driven in the safety lane at the rear of the pits.

The beginning of the end of the pit area will be precisely defined during the briefing.

5.12 – Stop in the pit.

Each competitor is responsible for the people getting out of his pit, whether they are part of his team or not.

The karts on the fast lane have right of way over those who leave the parking area. Consequently, the person in charge of the control of karts is responsible for the respect of this safety rule.

During a stop in the pit, an assistant equipped with an extinguisher must stand next to the kart at any moment.

For a tuning or an adjustment, the karts can be started on a trolley only behind the pits or in the pit.

5.12.1 – Passing the pit.

If a driver passes his pit, the kart can only return by being moved by the mechanics of the team (3 maximum).

The same applies if the kart breaks down when leaving the pit, and before the limit of the end of the pit zone. In this case, the kart has to be moved back

jusqu'à son stand, poussée par 3 mécaniciens maximum avant toute intervention.

5.12.2 - Intervention dans la voie des stands.

Tout arrêt au stand, quelle qu'en soit la raison, entraîne obligatoirement l'arrêt du moteur.

Dans la voie des stands, ne sont **autorisées que les interventions suivantes** avec un maximum de 3 personnes :

- Changement de bougie,
- Graissage de la chaîne,
- Ravitaillement,
- Changement de batterie,
- Remise en place du carénage avant (sans outil),
- Changement de pilote.

Devant le stand, un démarreur extérieur est autorisé.

5.12.3 - Fin d'intervention.

Tout opérateur impliqué dans un arrêt aux stands doit quitter la zone de travail dès que son intervention est terminée. Les outillages, équipements ou matériels doivent être enlevés de la "zone de travail".

Pour les karts avec démarreur : lorsque toutes les interventions sont terminées et que le kart va rejoindre la course, le moteur doit être mis en marche quand le pilote est assis au volant, devant le stand, un démarreur extérieur est autorisé, le kart étant sur ses roues.

5.12.4 - Interventions dans le stand.

Au cours de l'épreuve, le stand ne pourra pas être occupé par plus de 9 personnes.

5.13 - Changements de pilote et temps de conduite.

5.13.1 - Changement de pilote.

Les changements de pilote d'un équipage désigné sont autorisés :

- lorsque le kart est arrêté à son stand,
- sous la surveillance du commissaire de stand, qui doit être prévenu,
- avec l'aide éventuelle d'une personne de l'équipe ou du pilote sortant.

5.13.2 - Temps minimum et maximum de conduite.

Le temps de conduite consécutif par pilote est de 45 minutes maximum.

Le temps de conduite sera mesuré sans tenir compte des temps d'arrêt aux stands, à savoir :

to its pit, being pushed by 2 mechanics maximum before any intervention.

5.12.2 - Intervention in the pit lane.

Any pit stop, whatever the reason, leads obligatory to the stop of the engine.

In the pit lane, **only the following interventions are authorised** with a maximum of 3 people:

- Change of spark plugs,
- Chain greasing,
- Refuelling,
- Change of battery,
- Put the front fairing back in place (without tools),
- Change of driver.

In front of the pit, an external starter is authorised.

5.12.3 – End of intervention.

Any person involved in a pit stop must leave the working area as soon as his intervention is finished. The tools, equipment or material have to be cleared away from the "working area".

For karts with starter: once all interventions are finished and the kart ready to go back to the race, the engine has to be started when the driver is sitting behind the steering wheel, in front of the pit. An external starter is authorised; the kart has to be on its wheels.

5.12.4 - Interventions in the pit.

During the event, the pit must not be occupied by more than 9 people.

5.13 – Changes of driver and driving time.

5.13.1 - Change of driver.

Changes of driver of a designated team are authorised:

- When the kart is stopped in the pit,
- Under the supervision of the pit marshal, who has to be informed,
- With the possible help of a person of the team or the driver getting out.

5.13.2 - Minimum and maximum driving time.

The successive driving time per driver is 45 minutes maximum.

The driving time will be measured without taking into consideration the time of the pit stop, namely:

- 1° relais : Feu vert départ - Boucle d'entrée des stands,
- relais suivants : Boucle de sortie des stands - boucle d'entrée des stands,
- dernier relais : Boucle de sortie des stands - ligne d'arrivée.

5.13.3 - Temps maximum total de conduite.

Un pilote ne peut pas conduire :

- plus de 8 heures au total.

Si les circonstances l'exigent, les Commissaires Sportifs pourront prendre des dispositions dérogatoires à cette règle.

Si à la boucle d'entrée des stands et à la boucle suivante de sortie des stands le pilote est le même, le temps de conduite sera considéré comme consécutif - même si le temps dans les stands ne sera pas pris en considération pour le calcul (en référence à l'article sur le temps de conduite).

Le temps de repos minimum pendant la période d'application de cette règle, entre les relais consécutifs (changement de pilote), doit être de 30 minutes.

5.14 - Arrêt de la course.

En cas de danger, la course pourra être arrêtée au drapeau rouge après présentation du double drapeau jaune agité. Elle ne reprendra que sur ordre de la Direction de course. En cas d'accident, le drapeau rouge pourra être présenté à tout endroit jugé nécessaire par la Direction de course les karts viendront s'immobiliser à l'endroit indiqué lors du briefing.

5.14.1 - Responsabilité :

La décision d'arrêter la course incombe au Directeur d'Epreuve.

5.14.2 - Modalités :

Si cela s'avère nécessaire, la Direction de Course arrêtera la course. Le Directeur de Course :

- Fera présenter un drapeau rouge simultanément sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires,
- Fera allumer les feux rouges (s'il y en a) autour du circuit.

Tous les pilotes doivent réduire la vitesse de leur kart. Il est rappelé aux pilotes qu'une fois qu'un drapeau rouge est déployé, ils doivent se rendre à l'endroit indiqué au briefing (ou tout autre endroit indiqué par le Directeur d'Epreuve) avec une extrême prudence.

- 1st relay: green light start – Entry loop of the pits,
- following relay: exit loop of the pits – entry loop of the pits,
- last relay: exit loop of the pits – finishing line.

5.13.3 – Maximum total driving time.

One driver cannot drive:

- More than 8 hours in total.

If the circumstances make it necessary, the Stewards may take exception clauses to this rule.

If in the entry loop of the pits and the following exit loop of the pits the driver is the same, the driving time will be considered successive – even if the time in the pits will not be taken into consideration for the calculation (with reference to the article about driving time).

The minimum time of rest during the period this rule applies, between successive relays (change of driver), must be 30 minutes.

5.14 – Stop of the race.

In the event of danger, the race may be stopped with a red flag after presentation of the waving double yellow flag. It will start again only on the order of the Race Direction. In the case of an accident, the red flag may be presented in all places considered necessary by the Race Direction; the karts will stand still in the place indicated during the briefing.

5.14.1 - Responsibility:

The decision to stop the race is the responsibility of the Race Director.

5.14.2 – Terms and Conditions:

Whenever it shall be necessary, the Race Direction will stop the race. The Race Director:

- Will ask for the presentation of a red flag simultaneously on the starting line and at all marshal posts,
- Will ask for the switching on of red lights (if there are any) around the circuit.

All drivers must reduce the speed of their karts.

Drivers are reminded that once the red flag is used, they have to go to the place indicated during the briefing (or any other place indicated by the Race Director) with extreme caution.

5.14.3 - Suspension de la course.

S'il s'avère nécessaire de suspendre la course à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le directeur de course ordonnera que les drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaires de piste et que les feux rouges soient allumés sur la ligne de départ.

Lorsque le signal de suspension de la course est donné,

- les dépassements sont interdits,
- l'entrée et la sortie des stands sont fermées,
- tous les pilotes doivent diriger lentement les karts jusqu'à la ligne du drapeau rouge (dont l'emplacement sera confirmé par le Directeur d'Épreuve lors du Briefing des Pilotes), où ils seront alignés en une seule file. Le Safety Kart sera placé devant les karts, aligné derrière la ligne du drapeau rouge.

5.14.4 - Pendant la suspension de la course

- ni la course, ni le chronométrage ne sont arrêtés,
- les pilotes sont autorisés à quitter leur kart mais ne doivent pas s'en éloigner. Ils peuvent ôter leur casque et leurs gants,
- tout changement de pilote est interdit,
- seuls les officiels de l'épreuve sont autorisés sur la grille,
- toute intervention sur les karts est interdite sur la grille et dans la voie des stands, sauf autorisation par la direction de course et supervision par un Commissaire Technique uniquement pour couvrir le kart, en cas de pluie,
- aucune réparation n'est autorisée dans les stands (régime de Parc Fermé).

Le temps de conduite durant une période de drapeau rouge ne sera pas compté et les Commissaires Sportifs confirmeront les nouveaux temps de conduite avant la reprise de la course.

Si les circonstances l'exigent, les Commissaires Sportifs pourront prendre la décision d'arrêter et/ou modifier le temps de course effectué. Cela ne pourra pas excéder le temps de l'Épreuve.

Changement de pneus.

Pour des raisons de sécurité, le Directeur d'Épreuve peut décider d'autoriser un changement de pneus en passant des pneus slicks aux pneus pluie.

Si tel est le cas, le changement de pneus doit être effectué après l'indication des 10 minutes avant la

5.14.3 - Suspension of the race.

Whenever it shall be necessary to suspend the race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Race Direction will order the use of red flags at all marshal posts and red lights switched on the start line.

When the signal of suspension of the race is given,

- it is forbidden to overtake,
- the entry and exit of the pits are closed,
- all drivers have to move the karts slowly to the line of the red flag (the location of which will be confirmed by the Race Director during the Drivers' Briefing), where they will have to lineup in a single line, one behind the other. The Safety Kart will be placed in front of the karts, in a line behind the line of the red flag.

5.14.4 – During the suspension of the race

- neither the race nor the time keeping are stopped,
- the drivers are authorised to leave their kart but must stay close to it. They can take off their helmets and gloves,
- any change of driver is forbidden,
- only officials of the event are authorised on the grid,
- any intervention on the karts is forbidden on the grid and in the pit lane, unless authorisation is given by the Race Direction and supervision by the Scrutineers only to cover the kart, in the event of rain,
- no repair is authorised in the pits (under Parc Fermé conditions).

The driving time during the red flag period will not be counted and the Stewards will confirm the new driving times before the resumption of the race.

If the circumstances make it necessary, the Stewards can make the decision to stop and/or modify the effected time of the race. This cannot be longer than the time of the Event.

Change of tyres.

For safety reasons, the Race Director can decide to authorise a tyre change from slick tyres to rain tyres.

If this is the case, the change of tyres has to be carried out after the indication of 10 minutes before the resumption of the race and before the indication of 5

reprise de la course et avant l'indication des 5 minutes avant la reprise de la course, moment auquel tous les karts doivent déjà reposer sur leurs roues.

5.14.5 - Reprise de la course.

Le délai pour la reprise de la course sera le plus court possible et, aussitôt l'heure de reprise de la course connue. Dans tous les cas, il y aura un signal sonore dix minutes avant la reprise.

Les instructions seront données par le Directeur de course.

Pour les karts qui sont entrés dans la voie des stands après le signal du drapeau rouge.

Une fois que les karts sont entrés dans la voie des stands, ils doivent rester dans leur zone de travail à l'extérieur de leur stand en régime de Parc Fermé.

Le travail sur les karts dans la voie des stands peut reprendre lors de la reprise de la course.

Les karts qui sont entrés dans la voie des stands après le signal du drapeau rouge ne peuvent se rendre à la sortie des stands qu'à la reprise de la course. La sortie des stands sera ouverte à la fin du premier tour après la reprise de la course, après que le dernier kart sur la piste a franchi la Ligne. Pour tous les karts sur la piste à la reprise de la course :

Lorsque les feux verts s'allumeront, le Safety Kart quittera la grille suivie de tous les karts dans l'ordre dans lequel ils se sont arrêtés derrière la ligne du drapeau rouge.

Une fois que le Safety Kart a complété un tour, après que le dernier kart en piste a franchi la Ligne, la sortie des stands sera ouverte.

Si la course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour précédant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course a été donné.

5.14.6 - Neutralisation de la course : Kart de Sécurité "Safety Kart".

En cas d'incident, une neutralisation du circuit avec procédure Safety Kart sera d'application.

➤ **Consignes aux officiels.**

Quand l'ordre est donné par le Directeur d'épreuve d'utiliser le Safety Kart, tous les postes de surveillance présentent des drapeaux jaunes agités pendant la durée de l'intervention. Interdiction de dépasser, reprise de la course après avoir franchi le drapeau vert, la procédure SLOW pouvant remplacer la procédure Safety Kart en cas de besoin.

minutes before the resumption of the race, moment when all karts have already to be on their wheels.

5.14.5 - Resumption of the race.

The time for the resumption of the race will be as short as possible and immediately after the time of resumption, the race continues. In any way, there is a sound signal ten minutes before the resumption.

Instructions will be given by the Race Director.

For karts which entered the pit lane after the red flag signal.

Once the karts entered the pit lane, they have to stay in their working area outside the pit under Parc Fermé conditions.

The work on the karts in the pit lane can be continued at the resumption of the race.

Karts which entered the pit lane after the red flag signal can go to the pits exit only at the resumption of the race. The pits exit will be open at the end of the first lap after the resumption of the race, once the last kart on the track has passed the Line. For all karts on the track at the resumption of the race:

When the green lights are switched on, the Safety Kart will leave the grid followed by all karts in the order they stopped behind the line of the red flag.

Once the Safety Kart has finished a lap, after the last kart on the track has passed the Line, the pits exit will be open.

If the race cannot be resumed, the results will be those obtained at the end of the next to last lap preceding the lap during which the signal of suspension of the race was given.

5.14.6 - Neutralisation of the race: "Safety Kart".

In the event of an incident, a neutralisation of the circuit with Safety Kart procedure will be applied.

➤ **Instructions to officials.**

When the order of the use of Safety Kart is given by the Race Director, all surveillance posts present waving yellow flags during the time of intervention. Overtaking is banned; race resumption after passing the green flag, the SLOW procedure can replace the Safety Kart procedure if necessary.

Le Safety Kart, feux oranges allumés, part de son poste et gagne la piste.

➤ **Consignes aux pilotes.**

Tous les karts en course doivent se mettre en file derrière le Safety Kart à une distance inférieure à trois longueurs de kart et il est absolument interdit de dépasser avant de passer devant un drapeau vert agité, sauf si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

Tout kart conduit de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes à tout moment lorsque le Safety Kart est déployé sera signalée aux Commissaires Sportifs.

Pendant que le Safety Kart est en service, les karts Concurrents peuvent entrer dans la voie des stands, mais ils ne pourront regagner la piste que lorsque le feu orange soit allumé à la sortie de la voie des stands.

Il sera présenté de façon à permettre aux karts en attente à la sortie de la voie des stands de regagner la piste de course à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'ils rejoignent la fin de la file des karts derrière le Safety Kart.

Après le passage du dernier kart, la sortie des stands sera fermée feu rouge.

Dans certaines conditions, le Directeur d'épreuve peut demander au Safety Kart d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas, et à condition que les feux orange du Safety Kart restent allumés, tous les karts devront le suivre sur la voie des stands sans se dépasser. Tout kart entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter devant le stand attribué à son équipe.

Lorsque le Directeur d'épreuve rappelle le Safety Kart, les feux orange sont éteints.

C'est le signal qu'il rentrera à la fin du tour. A ce moment-là, le premier kart de la file derrière le Safety Kart peut imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs du kart derrière lui.

Afin d'éviter le risque d'accident avant que le Safety Kart ne rentre à son poste, à partir du moment où les feux sont éteints, les pilotes doivent continuer à une allure n'impliquant ni accélération intempestive, ni freinage, ni toute autre manœuvre susceptible de mettre en danger d'autres pilotes ou de gêner le nouveau départ.

Après l'entrée du Safety Kart à son poste, les drapeaux verts agités seront présentés aux postes de surveillance. Ces drapeaux seront déployés un tour au maximum.

The Safety Kart, orange lights switched on, leaves its post and enters the track.

➤ **Instructions to drivers.**

All karts in the race must line up behind the Safety Kart at a distance smaller than three kart lengths and it is strictly forbidden to overtake before passing in front of a green waving flag, unless a kart is slowed down because of a serious problem.

Any kart that is driven in a pointlessly slow, erratic or deemed potentially dangerous way for the other drivers, at any moment when the Safety Kart is used, will be brought to the Stewards' attention.

While the Safety Kart is in service, the Competitors' karts can enter the pit lane, but they will only be able to go back onto the track when the orange is switched on at the exit of the pit lane.

It will be presented in a way to allow karts which are waiting at the exit of the pit lane to get back onto the race track at an appropriate speed until they join the end of the queue of karts behind the Safety Kart.

After the passing of the last kart, the pits exit will be closed with a red light.

In certain conditions, the Race Director can ask the Safety Kart to use the pit lane. In this case, provided that the orange lights of the Safety Kart remain switched on, all karts will have to follow it on the pit lane without overtaking. Any kart entering the pit lane under these conditions will be able to stop in front of the pit allocated to his team.

When the Race Director calls the Safety Kart back, the orange lights are switched off.

This is the signal which means that it will return at the end of the lap. At that moment, the first kart of the queue behind the Safety Kart can impose its speed and if necessary place itself at more than five kart lengths behind it.

To avoid a risk of accident before the Safety Kart returns to its post, from the moment the lights are switched off, drivers must continue at a speed without inopportune acceleration, braking or any other manœuvre that might be dangerous for other drivers or disturb the new start.

After the return of the Safety Kart to its post, green waving lights will be presented at the surveillance posts. These flags will be used during a maximum of one lap.

A la fin de la procédure Safety Kart, une fois que la piste est sous régime VERT, la sortie des stands restera fermée jusqu'au moment où le dernier kart (qui était en ligne derrière le Safety Kart) passe sur la piste au niveau de la sortie des stands.

Chaque tour accompli pendant que le Safety Kart sera compté comme tour de course.

Si la course se termine alors que le Safety Kart est encore en piste, les karts se verront présenter le drapeau à damier sur la ligne d'arrivée selon la procédure normale sans être autorisés à doubler.

5.15 - PROCEDURE D'ARRIVEE.

5.15.1- Arrivée de la course.

Drapeau à damier : à l'échéance du temps de course, le drapeau à damier sera présenté au kart classé le premier du classement général lorsqu'il franchit la ligne d'arrivée sur la piste de course.

L'accès à la voie des stands restera libre jusqu'à la présentation du drapeau à damier.

Lorsque le drapeau à damier sera présenté, la sortie de la voie des stands sera fermée.

Tous les concurrents devront franchir la ligne d'arrivée dans un délai de 5 minutes.

Après avoir reçu le drapeau à damier, tous les karts effectueront un tour d'honneur derrière les trois premiers sans arrêt ni assistance (sauf de la part des Commissaires de piste en cas de nécessité).

Il est interdit aux membres des équipes d'envahir la piste sous peine de sanctions.

5.15.2 - Arrivée de la course, anticipée ou retardée :

Si, quelle qu'en soit la raison, le drapeau à damier est présenté avant que la durée prévue pour la course ne soit écoulée, la course sera considérée comme terminée lorsque le kart de tête aura franchi la ligne d'arrivée pour la dernière fois avant que le drapeau à damier ne soit présenté.

Si, quelle qu'en soit la raison, le drapeau à damier est présenté en retard, la course sera considérée comme s'étant terminée à l'heure prévue.

Parc Fermé.

Après l'arrivée, les karts gagneront le Parc Fermé sous le contrôle des officiels. Un kart qui ne rejoindrait pas immédiatement et directement le Parc Fermé pourra être disqualifié des classements par le Collège des Commissaires Sportifs.

Les 5 premiers (sauf indication des commissaires techniques) se présentent au contrôle technique avec leurs moteurs de réserve (plombés) pour les contrôles d'après course.

At the end of the Safety Kart procedure, once the track is under GREEN condition, the pits exit will remain closed until the moment when the last kart (which was in the queue behind the Safety Kart) passes on the track at the level of the pits exit.

Each full lap during the Safety Kart will be counted as a race lap.

If the race finishes while the Safety Kart is still on the track, the checkered flag will be presented to the karts on the finishing line according to the normal procedure without the right to overtake.

5.15 – FINISHING PROCEDURE.

5.15.1- Finish of the race.

Checkered flag: at the end of the race time, the checkered flag will be presented to the kart classified first in the overall rankings when it passes the finishing line on the race track.

Access to the pit lane will remain free until the presentation of the chequered flag.

When the chequered flag is displayed, the exit of the pit lane will be closed.

All competitors have to pass the finishing line within the following 5 minutes.

After having been shown the chequered flag, all karts will do a lap of honour after the first three, karts without any stop or assistance (except from the track Marshals if necessary).

The members of the team are not allowed to move in on the track, subject to sanctions.

5.15.2 – Finish of the race, anticipated or delayed:

If, whatever the reason, the chequered flag is displayed before the foreseen length of the race is finished, the race will be considered to be finished when the leading kart has passed the finishing line for the last time before the presenting of the chequered flag.

If, whatever the reason, the chequered flag is displayed with a delay, the race will be considered to be finished at the foreseen time.

Parc Fermé.

After the finish, the karts will go to the Parc Fermé under the control of the officials. A kart which does not immediately and directly join the Parc Fermé can be disqualified from the rankings by the Panel of Stewards.

The first 5 (unless otherwise specified by the Scrutineers) have to present themselves at the technical control with their spare engines (sealed) for after-race controls.

Un responsable de chaque équipe devra être présent à l'entrée du Parc Fermé pour être informé des mesures éventuelles à prendre en cas de vérifications techniques. Les membres des équipes doivent se tenir à proximité du Parc Fermé afin d'aider les Commissaires Techniques.

5.15.3 - Tour d'honneur.

A l'exception des trois premiers, les karts se rendront directement au Parc Fermé à la fin du tour d'honneur en suivant les instructions des Commissaires. Le contrôle du poids sera effectué avec le pilote à bord.

5.16 - Cérémonie du podium.

Le Parc fermé des 3 premiers sera installé au pied du podium et les contrôles (poids, pneumatiques, essence, etc....) y seront effectués.

Les pilotes des équipages ci-dessous devront se rendre au podium au plus tard 10 minutes après l'entrée en Parc Assistance Arrivée

- Les 3 premiers du classement général,
- Les 3 premiers du GROUPE 2,
- La 1^{ère} équipe du GROUPE GP JUNIOR, si moins de 5 participants (3 premiers si + 5 équipages inscrits),
- La 1^{ère} équipe HANDISPORT,
- La 1^{ère} équipe MASTER (4 pilotes + de 30 ans (3 premiers si + de 5 équipages inscrits),
- La 1^{ère} équipe FEMININE.

A la **fin de la cérémonie du podium**, les trois premiers karts seront poussés par un mécanicien du Team, sous contrôle des Commissaires Techniques, vers le Parc Fermé.

5.17 - Classement.

5.17.1 Conditions de classement.

Il est interdit de s'arrêter sur la piste en attendant la présentation du drapeau à damier.

Pour être classé, un kart doit franchir la ligne d'arrivée sur la piste de course lorsque le drapeau à damier est présenté, sauf cas de force majeure à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Le nombre de tours officiel sera arrondi au nombre entier inférieur.

Est classé premier le kart qui a couvert la plus grande distance jusqu'à la présentation du drapeau à damier.

Les karts sont classés en fonction du nombre de tours complets couverts pendant la durée de la course. Pour les concurrents ayant accompli un même nombre de tours, l'heure de passage sur la ligne

A responsible of each team will have to be present at the entrance of the Parc Fermé to be informed about possible measures to take in the case of scrutineering. The team members have to stay close to the Parc Fermé in order to help the Scrutineers.

5.15.3 – Lap of honour.

Except for the first three, the karts will directly go to the Parc Fermé at the end of the lap of honour according to the instructions of the Scrutineers. The weight will be controlled with the driver on board.

5.16 – Podium ceremony.

The Parc fermé of the 3 best will be installed at the podium and the controls (weight, tyres, fuel, etc.) will be done there.

The drivers of the crews hereunder will have to go to the podium 10 minutes after entering the Finish Service Park at the latest

- The 3 best drivers in the overall ranking,
- the 3 best drivers of GROUP 2,
- the 1st team of GROUP GP JUNIOR, if less than 5 participants (the 3 best if more than 5 registered crews),
- the 1st team of « HANDISPORT »,
- the 1st team of MASTER (4 drivers over 30), (the 3 best if more than 5 registered teams),
- The 1st FEMININE team.

At the **end of the podium ceremony**, the first three karts will be pushed by a mechanic of the Team, under the control of the Scrutineers, to the Parc Fermé.

5.17 - Classification.

5.17.1 Conditions of ranking.

It is forbidden to stop on the track waiting for the presentation of the chequered flag.

To be ranked, a kart must pass the finishing line on the race track when the chequered flag is presented, except for the case of force majeure at the Stewards discretion.

The number of official laps will be rounded down to the nearest whole number.

The kart placed first will be the one having covered the greatest distance up to the showing of the chequered flag.

The karts will be ranked according to the number of complete laps done during the time of the race. For competitors having done the same number of laps, the moment of passing the finishing line will

d'arrivée déterminera l'ordre du classement.

5.17.2 - Résultats Classements officiels.

Sont seuls considérés comme officiels les résultats et les classements publiés et affichés par l'organisateur sur le tableau d'affichage officiel.

Le classement officiel sera entériné à l'issue des vérifications techniques et sportives.

Un classement sera établi pour chaque catégorie.

CHAPITRE VI -CONTROLES ET PENALITES.

Les contraintes et obligations spécifiques à l'épreuve (circuit, paddock, stand, etc..) doivent être connues et respectées par tous les concurrents.

À tout moment de l'épreuve, l'organisateur pourra effectuer les contrôles qu'il juge opportuns et appliquera les éventuelles pénalités conformément aux règlements en vigueur.

Le Directeur de Course et le Médecin-Chef peuvent demander à un pilote ou à un officiel de se soumettre à un contrôle médical à tout moment de l'Epreuve.

Un contrôle antidopage pourra être effectué en cours ou à l'issue de l'épreuve ou au cours des essais.

Les pénalités spécifiques aux 24 Heures Karting sont précisées dans le présent règlement particulier. Les pénalités en temps de course seront appliquées par un Stop and Go. L'endroit et les modalités seront précisés lors du briefing.

6.1 - Application des pénalités.

Les Commissaires Sportifs peuvent infliger les pénalités prévues par le présent Règlement en sus ou à la place de toutes les autres pénalités prévues dans le Code Sportif International.

En cas de récidive, la mise hors course ou la disqualification pourra être décidée.

Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur de l'Epreuve, si un ou des pilote(s) mêlé(s) à un incident doit(vent) être pénalisé(s).

Si les Commissaires Sportifs enquêtent sur un incident, un message informant toutes les équipes du ou des kart(s) impliqué(s) sera affiché sur le système de messagerie officiel.

A condition que ce message soit affiché dans les cinq minutes suivant la fin de la course, le(s) pilote(s) concerné(s) ne pourra(ont) pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs.

determine the order of classification.

5.17.2 - Results official Classification.

Only results and classifications published and displayed by the organiser on the official notice board are considered to be official.

The official classification will be approved at the end of the technical and sporting checks.

A classification will be set up for each category.

CHAPITRE VI -CONTROLS AND PENALTIES.

The constraints and specific obligations of the event (circuit, paddock, pit, etc.) have to be known and respected by all competitors.

At any moment of the event, the organiser is allowed to carry out checks that he may consider appropriate and apply possible penalties in accordance with current regulations.

The Race Director and the Head Doctor may ask a driver or an official to consent to a medical examination at any moment of the Event.

An anti-doping control may be carried out during or at the end of the race or during the practices.

Penalties that are specific to the 24 Hours Karting are listed in the present specific regulations. Penalties concerning driving times will be applied with a Stop and Go. The place and the terms will be indicated during the briefing.

6.1 - Application of penalties.

The Stewards can impose the penalties foreseen in these Regulations in addition to or instead of any other penalties foreseen in the International Sporting Code.

In the event of a repeated infringement, the exclusion or may be decided.

It is up to the Stewards to decide, in the form of a report or on request of the Race Director, if one or several drivers involved in an incident should be punished.

If the Stewards inquire into an incident, a message informing all teams of the involved kart(s) will be posted on the official messaging system.

On condition that this message is posted within the 5 minutes following the end of the race, the concerned driver(s) won't be able to leave the circuit without the agreement of the Stewards.

6.2 - Modalités d'exécution de certaines pénalités.

6.2.1 Passage par la voie des stands.

Le pilote devra entrer dans la voie des stands puis reprendre la course sans s'arrêter.

6.2.2 - Stop & Go.

Le pilote doit entrer dans la voie des stands, s'arrêter dans la zone de travail qui lui est attribuée et la quitter pour rejoindre la piste. Le moteur peut continuer de tourner sauf indication contraire dans la décision des Commissaires Sportifs. Durant cette période, personne n'est autorisé à toucher le kart de quelque manière que ce soit et le pilote doit rester dans le kart.

6.2.3 - Pénalité en temps dans la voie des stands.

Le pilote doit entrer dans la voie des stands, s'arrêter pendant une période déterminée dans la zone de travail qui lui est attribuée et la quitter pour rejoindre la piste. Le moteur peut continuer de tourner sauf indication contraire dans la décision des Commissaires Sportifs. Durant cette période, personne n'est autorisé à toucher le kart de quelque manière que ce soit et le pilote doit rester dans le kart.

6.2.4 - Temps ajouté dans la voie des stands.

Lorsque le kart entre à nouveau dans la voie des stands, une période de temps déterminée est ajoutée à son arrêt au stand. Ce temps est ajouté au début de l'arrêt aux stands et décompté à partir du moment où le kart est immobilisé dans la zone de travail qui lui est attribuée. Durant cette période, personne n'est autorisé à toucher le kart de quelque manière que ce soit et le pilote doit rester dans le kart.

Aucune des quatre pénalités ci-dessus ne pourra faire l'objet d'un appel conformément à l'Art. 12.2.4 du CSI.

6.2.5 - Recul d'un certain nombre de places sur la grille de départ.

A l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

6.3 - Temps imparti pour l'exécution des pénalités.

Les règles suivantes doivent être respectées :

Avant l'arrêt d'un kart au stand, le directeur de course présentera un panneau Pénalités avec le numéro du kart. Le kart concerné ne peut pas franchir la "ligne" sur la piste plus de 4 fois.

En cas d'infraction, la pénalité sera doublée.

Si une des pénalités visées aux articles 6.2.1 et 6.2.2 du présent règlement est notifiée pendant les 5

6.2 – Terms of execution of certain penalties.

6.2.1 Passing through the pit lane.

The driver must enter the pit lane and rejoin the track without stopping.

6.2.2 - Stop & Go.

The driver must enter the pit lane, stop in his allocated working area and leave to rejoin the track. The engine may keep running unless stated otherwise in the Stewards' decision.

During this period nobody is allowed to touch the kart in any way and the driver must remain inside the kart.

6.2.3 – Time penalty in the pit lane.

The driver must enter the pit lane, stop during a defined time in his allocated working area and leave to rejoin the track. The engine may keep running unless stated otherwise in the Stewards' decision. During this period nobody is allowed to touch the kart in any way and the driver must remain inside the kart.

6.2.4 – Added pit lane time.

The next time the kart enters the pit lane, a defined time will be added to its pit stop. This time will be added to the start of the pit stop and will be counted from the moment the kart is immobilised in its allocated working area. During this period nobody is allowed to touch the kart in any way and the driver must remain inside the kart.

If any of the four penalties above are imposed, they shall not be subject to appeal as per Art. 12.2.4 of the CSI.

6.2.5 – A drop of a certain number of grid positions.

At the discretion of the Panel of Stewards.

6.3 – Time limit for the execution of penalties.

The following rules must be respected:

Before a kart stops in its pit, the Race Director will present a "Penalties" board with the number of the kart. The relevant kart cannot pass the "line" on the track more than 4 times.

In case of infringement, double penalty.

If any of the penalties referred to in articles 6.2.1 and 6.2.2 of these regulations are notified within the last

derniers tours et que le kart n'effectue pas la pénalité, ce qui suit s'appliquera :

- S'il s'avère impossible d'exécuter la pénalité ci-dessus, un temps sera ajouté au temps final du kart concerné.
- Si, de l'avis des Commissaires Sportifs, ce temps ajouté fait rétrograder le kart concerné du nombre de tours effectués, les Commissaires Sportifs pourront ajouter un ou plusieurs tours en fondant leur calcul sur le temps établi par le concurrent concerné lors du dernier tour précédant l'infraction.

L'article 6.3 ci-dessus ne peut en aucun cas faire l'objet d'un appel.

Dès lors qu'il s'avèrera impossible d'exécuter les pénalités en temps qui auront été décidées par le Collège des Commissaires Sportifs, celles-ci seront transformées en pénalités en tours sur la base du temps réalisé par le concurrent pour accomplir le dernier tour avant la commission de l'infraction pour laquelle il a été sanctionné. En ce cas, la conversion ne sera pas davantage susceptible d'appel que la pénalité en temps qui a été infligée.

6.4 - CONCERNANT LES PILOTES.

6.4.1 - Absence au briefing.

A l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'Épreuve.

6.4.2 - Temps de roulage.

Le respect du temps limite de roulage sera contrôlé à partir des informations du chronométrage officiel, conformément aux dispositions de l'article 5.13.

En cas de dépassement supérieur à la minute, la pénalité sera de 1 minute par minute d'infraction relevée.

6.4.3 - Comportement sportif.

Le comportement sportif sera surveillé par les officiels qui sont juges de fait.

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra être saisi par le Directeur d'Épreuve et/ou le Directeur de Course de tout comportement d'un constructeur, concurrent ou d'un pilote qui serait contraire à l'esprit sportif, à une concurrence loyale, quand bien même l'intéressé revendiquerait l'application littérale du présent Règlement.

Pénalité en cas de conduite non sportive constatée ou en cas de conduite dangereuse pendant l'intervention du Safety Kart : 3 minutes (Stop and Go).

5 laps and the kart does not fulfill the penalty, the following shall apply:

- If it proves impossible to serve the above penalty, a time will be added to the final time of the relevant kart.
- If, in the opinion of the Stewards, this added time will demote the relevant kart from the achieved number of laps, the Stewards may add lap(s) basing their calculation on the time set by the relevant competitor on the last lap before the infraction was committed.

For article 6.3 above, there is no right of appeal.

If it proves impossible to serve time penalties that have been imposed by the Panel of Stewards, these penalties will be converted into lap penalties on the basis of the time taken by the competitor to cover the last lap before the commission of the infringement for which he has been penalised. In this case, the conversion will be not more subject to appeal than the time penalty that was imposed.

6.4 – WITH REGARD TO THE DRIVERS.

6.4.1 - Absence at the briefing.

At the discretion of the Panel of Stewards, this can lead up to the disqualification of the Event.

6.4.2 – Driving time.

The respect of the limited driving time will be controlled, based on official timekeeping information, according to the provisions in article 5.13.

In the case of an excess of more than, penalty will be 1 minute per noted infringement minute.

6.4.3 - Sporting behaviour.

Officials who act as judges will watch sporting behaviour.

The Race Director and/or Race Director may bring before the Panel of Stewards any unsporting behaviour on the part of a competitor or driver that is deemed contrary to the spirit of sport and fair play, when even the person concerned demands the literal application of the present regulations.

If unsportsmanlike conduct is observed or in the case of dangerous conduct during the intervention of the Safety Kart: 3 minutes (Stop and Go).

Pénalité en cas de conduite d'un kart dans la direction opposée à celle de la course : disqualification.

Pénalité lorsque le kart en situation de danger n'est pas dégagé : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

En cas de récidive, la mise hors course ou la disqualification pourra être décidée.

6.4.4 - Vitesse dans la voie des stands.

Le contrôle de la vitesse limite sera effectué au moyen de radars conformément aux dispositions de l'article 5.4 du règlement actuel.

Penalties en cas de dépassement de la vitesse maximum autorisée dans la voie des stands :

- 1ère infraction : 1 minute par tranche de 5 km/h au-delà de la vitesse limite sans appel possible.
- 2ème infraction : 3 minutes par tranche de 5 km/h au-delà de la vitesse limite sans appel possible.
- 3ème infraction : 10 minutes par tranche de 5 km/h au-delà de la vitesse limite sans appel possible.

Si récidive : pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

6.5 - CONCERNANT LE CHEF DE STAND ET LES MECANICIENS.

6.5.1 - Rôle du chef de stand.

Le contrôle des obligations du Chef de stand sera assuré par le commissaire de stand affecté au concurrent. Les pénalités seront appliquées en fonction de l'infraction relevée.

6.5.2 - Interventions des mécaniciens.

Au cours des essais chronométrés, le contrôle de la procédure de Parc Fermé sera effectué par le contrôleur technique nommé pour l'épreuve. En cas d'infraction, l'équipage du kart sera déclassé des essais chronométrés.

Pendant la course, les opérations de ravitaillement et les interventions dans les stands seront contrôlées par le commissaire de stand affecté au concurrent. En cas d'infraction, la pénalité appliquée sera de 3 minutes.

En cas de dépassement du stand, si le kart n'est pas ramené par au maximum 2 mécaniciens de l'équipe + le pilote, ou en cas d'intervention illicite dans la voie des stands, la pénalité est à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Penalty in the case of driving the kart in the opposite direction of that of the race: disqualification.

Penalty when the kart in a situation of danger is not removed: according to the judgement of the Panel of Stewards.

In the event of a repeated offence, the competitor may be disqualified from the race.

6.4.4 - Speed in the pit lane.

The check of the speed limit will be carried out using a speed camera in accordance with the provisions of article 5.4 of the present regulations.

Penalties in the case of speeding in the pit lane:

- 1st infringement: 1 minute per 5 km/h over the speed limit without appeal.
- 2nd infringement: 3 minutes per 5 km/h over the speed limit without appeal.
- 3rd infringement: 10 minutes per 5 km/h over the speed limit without appeal.
- If repeated: penalty: at the Stewards' discretion.

6.5 – WITH REGARD TO THE TEAM MANAGER AND THE MECHANICS.

6.5.1 – Role of the team manager.

The pit marshal who is appointed to the competitor will carry out the check of the obligations of the team manager. Penalties will be applied depending on the reported infringement.

6.5.2 - Interventions of mechanics.

During the timed practices, the appointed scrutineer of the event will carry out the control of the 'Parc Fermé' procedures. In case of infringement, the crew of the kart will be downgraded in the timed practices.

During the race, refuelling operations and interventions in the pits will be controlled by the pit marshal who is appointed to the competitor. In case of infringement, the penalty applied will be 3 minutes.

In the case of passing the pit, if the kart is not brought back by a maximum of 2 mechanics of the team + the driver, or in the case of banned intervention in the pit lane, the penalty is at the discretion of the Stewards.

En cas d'intervention pour arrêt au stand moteur en marche, la pénalité appliquée sera un Stop and Go.

6.6 - CONCERNANT L'EQUIPEMENT DU KART.

Pendant la procédure de mise en grille, un contrôle du marquage des pneumatiques et du plombage des moteurs pourra être effectué en sortie de stands.

Sur la ligne de départ, la présence du (ou des) lest amovible enregistrés pour le pilote partant seront vérifiés par le contrôleur technique nommé pour l'épreuve.

Les Commissaires Techniques peuvent:

- Vérifier la conformité d'un kart ou d'un concurrent à tout moment de l'Epreuve.
- Exiger qu'un kart soit démonté par le concurrent pendant les vérifications techniques pour vérifier les conditions d'admissibilité ou de conformité.
- Demander à un concurrent de fournir tel échantillon ou telle pièce jugés nécessaires.

Deux personnes maximums d'une équipe sont autorisées par kart pendant les vérifications techniques.

Des karts pris au hasard seront vérifiés après chaque séance d'essais qualificatifs et après l'arrivée de la course.

6.6.1 - Châssis.

Tout kart présentant un danger potentiel (détérioration excessive ou détérioration d'un élément de sécurité) devra être arrêté pour réparation. Le kart ne pourra reprendre la course que sur accord des commissaires sportifs.

Le tube de secours ne pourra être utilisé qu'après accord des commissaires techniques qui vérifieront le plombage (voir article 3.4.10 du règlement actuel).

En cas d'infraction, la pénalité appliquée sera de 5 minutes. En cas de récidive, la mise hors course ou la disqualification pourra être décidée.

6.6.2 Moteurs.

En cas de changement, le plombage du moteur à monter sur le kart sera contrôlé par le commissaire de stand affecté au concurrent.

En cas d'oubli, le pilote devra rentrer au stand pour que ce contrôle puisse être effectué.

À tout moment de l'épreuve, les commissaires chargés des vérifications techniques pourront contrôler le plombage des moteurs.

In the case of intervention for pit stop with engine running, the applied penalty will be a Stop and Go.

6.6 – WITH REGARD TO THE KART EQUIPMENT.

During the gridding procedures, a control concerning the tyre marks and the engine seals may be carried out when leaving the pit.

On the starting line, the presence of the removable ballast registered for the starting driver will be checked by the appointed scrutineer of the event.

The Scrutineers can:

- Check the conformity of the kart or of a competitor at any moment of the Event.
- Demand that the kart is disassembled by the competitor during the Scrutineering to check the conditions of eligibility or conformity.
- Ask a competitor to provide this sample or that piece judged to be necessary.

Two people maximum of a team are authorised per kart during the Scrutineering.

Karts chosen at random will be checked after each qualifying practice session and after the finish of the race.

6.6.1 - Chassis.

Any kart presenting a possible danger (excessive deterioration excessive or deterioration of a safety element) must be stopped for repair. The kart can restart the race only after the approval of the panels of the stewards.

The spare tube can only be used after the agreement of the scrutineers who will check the sealing (see article 3.4.10 of the present regulations).

In case of infringement, the penalty applied will be 5 minutes. In the event of a repeated offence, the competitor may be disqualified from the race.

6.6.2 Engines.

In case of change, the pit marshal appointed to the competitor will check the seal on the engine to be mounted onto the kart.

Failing to do this, the driver will have to drive back into the pit in order to carry out the control.

At any moment of the event, marshals in charge of the scrutineering may check the engine seal.

6.6.3 - Pneumatiques.

Le contrôle de la présence dans le stand de tous les pneus délivrés sera effectué par le commissaire de stand affecté au concurrent.

En cas d'oubli, le pilote devra rentrer au stand pour que ce contrôle puisse être effectué.

6.6.4 - Eclairage du kart.

Le contrôle de l'éclairage sera effectué par le Directeur de course.

En cas de défaillance, il indiquera au pilote qu'il doit rentrer au stand. Le kart ne pourra repartir qu'après remise en conformité constatée par le commissaire de stand.

6.6.5 - Poids et lests.

Seuls les officiels de l'épreuve nommés sont autorisés dans la zone de pesage et aucune intervention n'y est permise sauf sous contrôle de ces officiels.

Un contrôle inopiné du poids pourra être effectué par l'organisateur à tout moment de l'épreuve. Sur ordre du Directeur de course, le pilote devra se rendre à la pesée.

Le contrôle des lests amovibles sera effectué par le commissaire de stand affecté au concurrent. En cas d'oubli, et sur ordre du Directeur de course, le pilote devra rentrer au stand pour que ce contrôle puisse être effectué.

Le contrôle des lests fixes pourra être effectué par les commissaires techniques.

Un pesage systématique sera opéré à l'issue de chaque phase qualificative.

Une fois que la pesée du kart a été notifiée au concurrent, aucune matière ou substance solide, liquide ou gazeuse ne peut être ajoutée ou retirée.

Lors d'un changement de pilote, un commissaire technique pourra demander au pilote arrivant de l'accompagner à la pesée. La vérification du poids se fera en additionnant le poids du pilote, celui du kart relevé lors de l'enregistrement du matériel et celui des lests amovibles constatés sur le kart à l'arrivée au stand.

En cas de poids non conforme à la fin des essais :

annulation des temps,

En cas de poids non conforme à la fin de la course :

disqualification.

6.6.6 - Carburant.

6.6.3 - Tyres.

The pit marshal appointed to the competitor will carry out the check of the presence of all the tyres delivered.

Failing to do this, the driver will have to drive back into the pit in order to carry out the check.

6.6.4 – Kart lights.

The control of the lights will be carried out by the Race Director.

In case of failure, he will tell the driver to return to the pit. The kart will be allowed to continue only after the pit marshal has noticed the conformity.

6.6.5 – Weight and ballast.

Only appointed officials of the event are authorised in the weighing area and no intervention is allowed there, except under the control of those officials.

An unexpected weight check may be carried out by the organiser at any moment of the race. On order of the Race Director, the driver will have to undergo a weighing.

The check of the removable ballast will be carried out by the pit marshal who is appointed to the competitor. Failing to do this, and on order of the Race Director, the driver will have to return to the pit in order to carry out the check.

The check of fixed ballast may be carried out by the scrutineers.

A systematic weighing will be undertaken at the end of each qualifying phase.

Once the weighing of the kart is notified to the competitor, no solid, liquid or gaseous material can be added or removed.

During the driver's change, a scrutineer may ask the incoming driver to follow him to the weighing. The check of the weight consists of adding the driver's weight, the weight of the kart noted during the material registration and the weight of the removable ballast observed on the kart when coming into the pit.

In the case of non-compliant weight at the end of the practices:

invalidation of the times,

In the case of non-compliant weight at the end of the race:

disqualification.

6.6.6 - Fuel.

En cas de non-respect de la réglementation carburant, la pénalité est à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

6.7 CONCERNANT LE Paddock ET LES STANDS.

6.7.1 - Aménagements.

Le contrôle de la zone située derrière les stands sera effectué par le commissaire de stand affecté au concurrent.

En cas d'infraction, la pénalité appliquée sera de 3 minutes.

6.7.2 - Stockage de l'essence.

Le contrôle du stockage du carburant sera effectué par le commissaire de stand affecté au concurrent.

En cas d'infraction, le kart sera arrêté jusqu'à la remise en conformité constatée par les commissaires chargés des vérifications techniques.

6.8 - CONCERNANT TOUTES LES PERSONNES.

6.8.1 - Zone fumeurs.

Le contrôle du respect de cette règle sera assuré par le service de sécurité. Le commissaire de stand fera évacuer les personnes. A vérifier

En cas d'infraction, le pilote du kart se verra appliquer la procédure de « passage par la voie des stands sans arrêt ».

Un rapport du Commissaire de Stand pourra être remonté aux Commissaires sportifs dont la Pénalité est laissée à leur appréciation.

6.8.2 - Nombre de personnes.

Le contrôle des personnes présentes dans le stand sera effectué par le commissaire de stand affecté au concurrent.

En cas d'infraction, le commissaire de stand fera évacuer les personnes.

En cas de refus, le kart sera arrêté jusqu'à évacuation des personnes non autorisées à rester dans le stand.

In the case of non-respect of the fuel regulations, the penalty is at the discretion of the Panel of Stewards.

6.7 WITH REGARD TO THE Paddock AND THE PITS.

6.7.1 – Fitting outs.

The pit marshal appointed to the competitor will carry out the inspection of the area situated behind the pits.

In case of infringement, the applied penalty will be 3 minutes.

6.7.2 – Fuel storage.

The inspection of the fuel storage will be made by the pit marshal appointed to the competitor.

In case of infringement, the kart will be stopped until the bringing into compliance and observed by the marshal in charge of technical checks.

6.8 – WITH REGARD TO ALL PEOPLE.

6.8.1 – Smoking area.

Checks to ensure compliance with this rule will be made by safety staff. The pit marshal will oblige the people to leave.

In case of infringement, the driver of the kart will be subject to the procedure « driving through the pit lane without stopping ».

A report of the Pit Marshal can be sent to the Stewards for which the penalty is left at their discretion.

6.8.2 – Number of people.

Checks about the number of people present in the pit will be made by the pit marshal appointed to the competitor.

In case of infringement, the pit marshal will oblige the people to evacuate.

In case of refusal, the kart will be stopped in the pit until the non-authorized people have left.

ANNEXE 1 - HORAIRES PREVISIONNELS.

JEUDI 26 SEPTEMBRE 2019

09 H 00 à 12 H 00	Installation des concurrents, Enregistrement administratif.
09 H 30 à 12 H 00	Enregistrement du matériel et des équipements, suivant ordre établi.
13 H 30 à 14 H 45	Enregistrement du matériel et des équipements, suivant ordre établi.
14 H 00 à 15 H 00	Briefing des chefs de stand & responsable commissaires de stands
16 H 00 à 19 H 30	Essais libres 24 H (concurrents enregistrés administrativement et techniquement à partir de 15h30)
21 H 00 à 23 H 30	Essais libres de nuit.

VENDREDI 27 SEPTEMBRE 2019

09 H 00 à 12 H 00	Distribution & Marquage des pneumatiques (slick/pluie), suivant ordre établi.
11 H 00 à 12 H 00	Briefing des pilotes 24 H - Photo de groupe (pilote en combinaison obligatoire)
19 H 20 à 19 H 50	Réunion d'organisation. Réunion Direction de course/Collège sportif/Commission technique
08 H 30 à 10 H 30	Essais libres 24 H
10 H 45 à 12 H 00	Essais libres 20 000 trs/mntes
12 H 00 à 13 H 30	PAUSE DEJEUNER
13 H 30 à 13 H 45	Essais libres 20 000 trs/mntes
13 H 50 à 14 H 20	Essais officiels 24 H
14 H 25 à 14 H 40	Essais libres 20 000 trs/mntes
14 H 45 à 15 H 20	Essais libres Endurance Minimés & Cadets
15 H 25 à 15 H 35	Séance de qualification Q4.
15 H 40 à 16 H 00	Essais libres 20 000 trs/mntes
16 H 05 à 16 H 15	Séance de qualification Q3.
16 H 20 à 16 H 55	Essais libres Endurance Minimés & Cadets
17 H 00 à 17 H 10	Séance de qualification Q2.
17 H 15 à 17 H 35	Essais libres 20 000 trs/mntes
17 H 40 à 17 H 50	Séance de qualification Q1.
17 H 55 à 18 H 30	Essais libres Endurance Minimés & Cadets

REGLEMENT 24 HEURES KARTING 2019 - Version 8–FR/EN

SAMEDI 28 SEPTEMBRE 2019

08 H 00 à 08 H 30	Enregistrement pilotes Endurance Minimés – Cadets & 20 000 trs/mntes
08 H 30 à 08 H 50	Briefing Endurance Minimés - Cadets (pilotes & tuteurs) & 20 000 trs/mntes
09 H 00 à 09 H 30	Essais carburation 24 H
09 H 35 à 09 H 55	Essais libres 20 000 trs/mntes
10 H 00 à 10 H 30	Essais chronométrés Endurance Minimés – Cadets (2 x 10 mntes)
10 H 35 à 10 H 45	Essais chronométrés 20 000 trs/mntes
11 H 00 à 12 H 00	Course Endurance Minimés – Cadets (2 x 30 mntes)
12 H 10 à 12 H 50	Essais & Course SPRINT 'Coupe des 24 Heures' – kart loisir
12 H 55 à 13 H 15	Finale 20 000 trs/ mntes
13 H 20 à 13 H 30	Podium et photos Endurance Minimés - Cadets & 20 000 trs/mntes
13 H 45 à 14 H 40	Mise en grille & présentation des équipages 24 Heures
14 H 50	Evacuation de la piste/Procédure de départ
15 H 00	Départ des 24 Heures du MANS 2019

DIMANCHE 29 SEPTEMBRE 2019

15 H 00	Arrivée des 24 Heures du MANS 2018
	Tour d'honneur et Entrée en Parc Assistance Arrivée
15 H 15	Cérémonie du Podium

APPENDIX 1 – PROJECTED SCHEDULE

THURSDAY 26th SEPTEMBER 2019

9:00 a.m. to 12:00	Setting in of competitors, administrative registering.
9:30 a.m. to 12:00	Registering of material and equipment, following the established order.
1:30 p.m. to 2:45 p.m.	Registering of material and equipment, following the established order.
2:00 p.m. to 3:00 p.m.	Briefing of team managers & head of pit marshals.
4:00 p.m. to 7:30 p.m.	Free practices 24 H (administratively and technically registered competitors from 3.30pm).
9:00 p.m. to 11:30 p.m.	Free night practices.

FRIDAY 27th SEPTEMBER 2019

9:00 a.m. to 12:00	Giving out & marking of tyres (slick/rain), following the established order.
11:00 a.m. to 12:00	Briefing of drivers 24 H – Group photo (drivers obligatory in overalls)
7:20 p.m. to 7.50p.m.	Organisation meeting. Meeting of Race Direction/Panel of Stewards/Scrutineers
8:30 a.m. to 10:30 a.m.	Free practices 24 H.
10:45 a.m. to 12:00	Free practices 20,000 rpm.
12:00 to 1:30 p.m.	LUNCH BREAK.
1:30 p.m. to 1:45 p.m.	Free practices 20,000 rpm
1:50 p.m. to 2:20 p.m.	Official practices 24 H
2:45 p.m. to 3:20 p.m.	Free practices Minimes & Cadets Endurance.
3:25 p.m. to 3:35 p.m.	Qualifying session Q4.
3:40 p.m. to 4:00 p.m.	Free practices 20,000 rpm
4:05 p.m. to 4:15 p.m.	Qualifying session Q3.
4:20 p.m. to 4:55 p.m.	Free practices Minimes & Cadets Endurance.
5:00 p.m. to 5:10 p.m.	Qualifying session Q2.
5:15 p.m. to 5:35 p.m.	Free practices Minimes & Cadets Endurance.
5:40 p.m. to 5:50 p.m.	Qualifying session Q1.
5:55 p.m. to 6:30 p.m.	Free practices Minimes & Cadets Endurance.

SATURDAY 28th SEPTEMBER 2019

8:00 a.m. to 8:30 a.m.	Registering of drivers of Minimes & Cadets Endurance & 20,000 rpm
8:30 a.m. to 8:50 a.m.	Briefing Minimes & Cadets Endurance (drivers & tutors)
9:00 a.m. to 9:30 a.m.	Fuel practices 24 H
9:35 a.m. to 9:55 a.m.	Free practices 20,000 rpm.
10:00 a.m. to 10:30 a.m.	Timed practices Minimes & Cadets Endurance (2x10 min)
10:35 a.m. to 10:45 a.m.	Timed practices 20,000 rpm.
11:00 a.m. to 12:00	Race Minimes & Cadets Endurance
12:10 p.m. to 12:50 p.m.	SPRINT Practices & Race "24 Hours Cup" leisure karting
12:55 p.m. to 1:15 p.m.	Finale of 20,000 rpm
1:20 p.m. to 1:30 p.m.	Podium and photos Minimes & Cadets Endurance & 20,000 rpm
1:45 p.m. to 2:40 p.m.	Gridding & presentation of the 24 Hours crews
2:50 p.m.	Evacuation of the track/Start procedure
3:00 p.m.	Start of the 24 Hours of Le MANS 2019

SUNDAY 29th SEPTEMBER 2019

3:00 p.m.	Finish of the 24 Hours of Le MANS 2019
	Lap of honour and Entering into the Finish Service Park
3:15 p.m.	Podium ceremony