



ORGANIZED BY:  
BERNER KART RACING CLUB  
LUGANO KART TEAM  
KARTING CLUB TICINO

# REGLEMENT GENERAL BRIDGESTONE-CUP 2009

## ARTICLES:

1. GENERALITES
2. EQUIPEMENT VESTIMENTAIRE
3. BRIEFING
4. ENGAGEMENT
5. CONTROLE ADMINISTRATIF ET CONTROLE DE SECURITE
6. ENREGISTREMENT DU MATERIEL - VERIFICATIONS TECHNIQUES
7. CODE SPORTIF
8. PENALITES SPORTIVES
9. MISE HORS COURSE - EXCLUSION DE L'EPREUVE
10. DRAPEAUX
11. LACES DE DEPART
12. EROULEMENT DES ESSAIS CHRONOMETRES
13. DEPART
14. ARRET DE COURSE
15. PARC D'ASSISTANCE (PARC FERME) - CONTROLE TECHNIQUE
16. NFRACTION TECHNIQUE
17. CLASSEMENT DE LA COURSE
18. CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT
19. RECLAMATIONS
20. DELAIS DE RECLAMATION
21. EXAMEN DES RECLAMATIONS
22. DISPOSITION SUPPLEMENTAIRE

## 1. GENERALITES

Le karting est un sport de passionnés pratiqué suivant les règles du fair-play et de l'amateurisme.

Un comportement correct est de rigueur dans toutes les courses de la BRIDGESTONE-CUP sans aucune exception, aussi bien pour les pilotes, les accompagnateurs et les dirigeants, ces derniers devant être l'exemple sur les circuits pendant les courses, sur les lieux d'hébergement et pendant les remises de prix.

Le terme «Pilote» employé dans le présent règlement désigne le «conducteur/concurrent» et/ ou son représentant légal.

A la BRIDGESTONE-CUP sont admis tous les pilotes en possession d'une **licence Nationale ou Internationale**, délivrée par une Fédération sportive reconnue CIK-FIA. Toutes les courses de la BRIDGESTONE-CUP sont inscrites au calendrier avec le statut de courses ouvertes à participation internationale (ENPEA). La BRIDGESTONE-CUP est organisée conjointement par le Lugano Kart Team, le Berner Kart Racing Club et le Karting Club Ticino.

L'épreuve sera disputée conformément au Code Sportif International de la FIA et à ses annexes, au Règlement Sportif National de l'ASN, aux dispositions de la CSN et au règlement particulier.

## 2. EQUIPEMENT VESTIMENTAIRE

En toute circonstance, lorsque le pilote circule à bord de son kart, il doit obligatoirement porter:

- un casque intégral homologué et adapté à la tête du pilote, sans attache autre que le système de fermeture d'origine, correctement attaché, avec une protection efficace pour les yeux (bulle, visière baissée ou visière turbo en cas de pluie).

Dans tous les cas:

- la combinaison doit recouvrir tout le corps, jambes et bras compris. Une combinaison pluie peut être passée au-dessus de la combinaison de tissu homologuée.
- une paire de chaussures montantes en bon état recouvrant efficacement les chevilles (sauf bottes en caoutchouc en cas de pluie).
- une paire de gants entiers en cuir ou en tissu solide en bon état.

Ces équipements doivent être homologués.

Le protège-côtes et la minerve homologués, **qui doivent rester conforme à l'origine**, sont fortement recommandés, **et sont obligatoires pour les catégories Mini et Super Mini**. Tout pilote ne se conformant pas à ces dispositions **ne pourra prendre part à un entraînement ou à une épreuve, essais compris**.

En cas de non-respect de cet article, le pilote fera l'objet d'une mesure d'immobilisation.

## 3. BRIEFING

**Le briefing est une réunion obligatoire**, organisée par le Directeur de course pour tous les pilotes engagés dans une épreuve, accompagnés de leur tuteur et le cas échéant de leurs mécaniciens.

Cette réunion a pour but de rappeler les points spécifiques du règlement concernant l'épreuve, les règles de sécurité générales ou spécifiques au circuit concerné et d'apporter toutes précisions utiles au bon déroulement de la manifestation. **Le contrôle des présences peut-être effectué.**

**Tout pilote qui ne se sera pas présenté au briefing sera pénalisé avec une amende de CHF 150.00 à régler avant le début de la compétition officielle.**

## 4. ENGAGEMENT

La participation pour la catégorie Puffo est entièrement gratuite.

Le montant de l'inscription à une course est de **Fr 220.00** pour toutes les catégories.

Pour la course de Chiavenna (Bridgestone-Cup Grands Finals) la finance d'inscription se monte à **Fr 250.00**. L'inscription doit être faite par bulletin de versement, le pilote indiquera son nom et sa catégorie. Le délai de paiement est de 10 jours avant la date de la course.

**Dans tous les cas, la quittance du paiement est à prendre sur le lieu de la course.**

L'organisateur a le droit de refuser la participation d'un pilote à une compétition si celui-ci n'a pas fait parvenir sa demande d'inscription dans les délais prescrits par le règlement ou si cette demande n'est pas accompagnée des droits correspondants.

Un pilote ne peut s'inscrire que dans une catégorie par manifestation. L'organisation peut refuser les dernières inscriptions qui dépasseraient la capacité homologuée de la piste et qui ne justifierait pas la mise en place de deux groupes dans une catégorie. **Si une catégorie compte 5 engagés ou moins, l'organisateur se réserve le droit d'annuler ladite catégorie. Les pilotes ne seront pas autorisés à concourir, la finance d'inscription leur sera remboursée et ils ne pourront faire valoir aucune prétention à l'encontre de l'organisation.**

L'organisateur se réserve le droit de refuser une inscription sans obligation d'en indiquer le motif.

## 5. CONTROLE ADMINISTRATIF ET CONTROLE DE SECURITE

Tout pilote doit, sous peine de se voir refuser son inscription:

- envoyer son inscription par écrit ou par Internet, présenter sa licence personnellement à l'organisateur de la compétition et satisfaire aux vérifications administratives et/ou de sécurité.
- respecter les règlements ainsi que les directives de l'organisateur, du directeur de course, des commissaires sportifs ou techniques.

L'organisateur de l'épreuve est chargé du contrôle des licences. Le commissaire sportif peut conserver les licences jusqu'à la fin de la manifestation sportive. Aucun pilote ne peut participer aux essais officiels tant qu'il n'a pas satisfait aux formalités administratives et d'enregistrement ou de contrôle du matériel.

Les droits d'engagement et d'inscription ne pourront faire l'objet d'aucun remboursement ou dédommagement et cela pour quelque motif que ce soit. Le transpondeur est distribué aux pilotes lors du contrôle administratif ou avant les essais chrono. Il doit être fixé à l'avant du ponton gauche ou au siège. **Le pilote qui participe au warm-up et aux essais officiels, doit obligatoirement avoir son transpondeur fixé sur son kart.** En cas de perte ou de dégâts, les frais de remplacement ou de réparation sont à la charge du pilote.

## 6. ENREGISTREMENT DU MATERIEL - VERIFICATIONS TECHNIQUES

Le pilote est responsable de la conformité de son matériel et du bon fonctionnement des organes de sécurité.

Les commissaires techniques peuvent procéder, notamment lors de l'enregistrement du matériel, à des opérations de marquage, de plombage, de mesure ou de pesée.

Les vérifications techniques ont pour but de s'assurer de la conformité du matériel et des équipements.

Ces vérifications peuvent être d'ordre dimensionnel, comparatif, qualitatif, visuel, etc, et être faites à tous moments de la compétition en dehors et en plus du contrôle final.

Le nombre de châssis autorisés est fixé à 2 au maximum par épreuve, et sont à présenter ensemble au contrôle technique. Le nombre de moteurs par pilote est libre.

## 7. CODE SPORTIF

Selon règlement championnat suisse en vigueur et en dernier recours selon règlement CIK/FIA international.

## 8. PENALITES SPORTIVES

Selon règlement championnat suisse en vigueur et en dernier recours selon règlement international CIK/FIA.

Le choix des pénalités sportives relève uniquement des commissaires sportifs.

## 9. MISE HORS COURSE - EXCLUSION DE L'ÉPREUVE

La mise hors course est notifiée après présentation du drapeau réglementaire ou sur décision des commissaires sportifs, et cela, sans préjudice de sanctions complémentaires.

En cas de mise hors course, le pilote apparaît dans le classement.

L'exclusion de l'épreuve peut être prononcée pour infraction aux règlements ainsi que d'une façon générale pour non-respect des injonctions du directeur de course ou des commissaires sportifs.

En cas d'exclusion, le pilote n'apparaît plus dans le classement et ne marque aucun point.

En aucun cas, le montant des engagements ne sera remboursé au pilote sanctionné.

## 10. DRAPEAUX

Tout pilote doit obéir strictement aux drapeaux qui lui sont présentés durant la course et dont la signification est la suivante:

**1. Drapeaux utilisés par le directeur de course ou son adjoint:**

- drapeau national: signal de départ de la course ou des essais chronos.
- drapeau vert à chevron jaune: faux départ.
- drapeau bleu: présenté aux pilotes qui vont être doublés avec un tour de retard au minimum. Sa signification est la suivante:
- immobile: gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes.
- agité: gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes, cédez le passage.

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

- drapeau jaune à bande rouge: changement d'adhérence par exemple présence d'huile, flaque d'eau, aquaplanage suite à une averse, passage d'un revêtement sec à un revêtement glissant.
- drapeau blanc: présence d'un kart au ralenti sur la piste.

L'utilisation des trois drapeaux qui suivent doit être accompagnée du numéro du kart concerné:

- drapeau noir à disque orange: arrêt pour défaut technique ou vestimentaire sur la place prescrite, le pilote peut repartir après réparation et mise en conformité.
- drapeau à triangle noir et blanc: avertissement pour conduite non sportive ou dangereuse.
- drapeau noir: mise hors course. Le pilote doit rejoindre immédiatement le parc d'assistance (parc fermé) ou le parc coureurs et se présenter au directeur de course ou aux commissaires sportifs (à la fin de la course) sans que ce drapeau soit nécessairement précédé d'un avertissement.
- drapeau rouge: signal d'interruption d'une course, ralentir, ne plus dépasser, rouler à allure réduite, s'arrêter à l'endroit indiqué par le directeur de course au briefing. Dès la présentation du drapeau rouge, l'ensemble des commissaires de piste agite les drapeaux jaunes tout le long du circuit pour signaler l'arrêt de la course.
- drapeau à damiers noirs et blancs: fin de course, des chronos, des essais, de l'entraînement.

**2. Drapeaux utilisés par les commissaires de piste et la direction de course:**

- drapeau jaune immobile: danger, ralentir, défense de doubler, début de zone neutralisée.
- drapeau jaune agité: danger grave, défense de dépasser, soyez prêt à stopper.

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

## 11. PLACES DE DÉPART

Selon la capacité de la piste, déterminée par l'homologation de la piste, une épreuve se déroule en manches qualificatives et finale.

Les places sur la ligne de départ sont déterminées par les essais chronométrés:

- 1ère manche qualificative suivant le classement établi par les essais chronométrés;
- 2ème manche qualificative suivant le classement établi par la 1ère manche qualificative;
- Finale: en fonction du classement établi par l'addition de la 1ère et 2ème manche qualificative.

En cas d'ex aequo à l'issue des manches qualificatives, le résultat des essais chronométrés et en cas d'égalité le résultat de la dernière manche qualificative sera prépondérant pour départager les pilotes.

Si la piste ne permet pas de faire courir ensemble tous les pilotes d'une même catégorie: les pilotes seront répartis après les essais chronométrés dans des groupes. La répartition a lieu selon le schéma suivant: Chrono; 1er, groupe A; 2ème, groupe B; 3ème, groupe A; etc.

Les pilotes les mieux classés à l'issue des manches qualificatives (fait foi le classement intermédiaire) seront qualifiés pour la finale dans la limite de la capacité de la piste.

Pour l'épreuve Bridgestone-Cup Grand Finals de Chiavenna, le classement établi par l'addition de la 1ère et 2ème manche qualificative établira l'ordre de départ autant pour la Finale Sprint que pour la Grand Final.

## 12. DÉROULEMENT DES ESSAIS CHRONOMÈTRES

Les essais chronométrés sont réalisés pendant des séances limitées dans le temps avec un système de pointage et de chronométrage automatique. Le temps sera de 10 min. maximum par série.

Dans le cas où la capacité de la piste ne permettrait pas de faire courir ensemble tous les pilotes engagés, il sera établi plusieurs séries.

Le directeur de course fixera le nombre de pilotes admis par séries d'essais, l'ordre de départ et la composition des séries.

En aucun cas, un pilote ne pourra participer à une série autre que la sienne y compris en cas d'incident ou de panne mécanique, sous peine d'exclusion de la manifestation.

Le pilote ne se verra créditer d'aucun temps s'il ne peut participer à la série chronométrée qui lui est dévolue.

- dispositions générales: le meilleur tour est pris en considération. Les éventuels ex aequo seront départagés par leurs seconds meilleurs temps.

A l'issue des essais chronométrés, tous les pilotes seront pesés.

Le pilote qui tombe en panne sur la piste ne peut pas se faire aider.

Le pilote qui rentre au parc d'assistance (parc fermé) pour quelque raison que ce soit ne pourra plus repartir.

Le pilote qui est victime d'une panne doit rester à côté de son kart après l'avoir mis en sécurité et attendre la fin de la séance d'essai.

## 13. DÉPART

Sur la pré-grille est déterminée la position que chacun des concurrents doit occuper au moment du départ des différentes épreuves (séries, manches, finales, etc) auxquelles il participe, place qu'il doit donc conserver pendant toute la durée de la procédure de départ.

Cependant, la corde étant définie lors de l'homologation de la piste (premier virage à droite, corde à droite; premier virage à gauche, corde à gauche), le bénéficiaire de la pôle position peut choisir sa place de départ, sans pour cela amener un changement dans les lignes suivantes.

### Types de départ:

Les départs sont donnés de la façon suivante:

- départ arrêté:
  - réservé aux karts à boîte de vitesse: sur deux lignes ou deux par deux décalés, tous les karts seront sur deux files à l'arrêt, moteur en marche. Toute simulation de départ durant le tour de formation est interdite.
- départ roulant:
  - karts sans boîte de vitesse: sur deux lignes à vitesse réduite, les karts doivent se présenter face à la ligne de départ à allure réduite et constante jusqu'à la ligne d'accélération des 25 mètres.

Il est interdit de dépasser, de se décaler ou de changer de ligne avant le signal de départ.

Cette procédure est utilisée aussi pour les catégories à embrayage.

### Tours de formation:

Les tours de formation ont pour but de permettre la montée en température des différents éléments mécaniques et de pouvoir donner le départ des karts dans l'ordre qui leur a été attribué sur la pré-grille. Un pilote qui n'est pas à sa place, au sein du peloton, peut tenter de rejoindre la position qui lui a été assignée durant les tours de formation, à condition de le faire prudemment, et ceci jusqu'à la limite de la ligne rouge définie par le directeur de course. Les autres pilotes doivent lui céder le passage.

### Procédure de départ:

Dès que le Starter indique au moyen du drapeau vert que les karts peuvent s'élaner, les pilotes sont aux ordres du Starter et ne peuvent plus recevoir d'assistance extérieure pour des réparations ou autre réglage de leur matériel.

Pendant les tours de formation, sous peine de sanctions, les pilotes ont l'obligation de:

- ne pas emprunter d'autre parcours que celui utilisé par la piste pour la course
- garder la position déterminée sur la pré-grille
- ne pas commettre de faux départ ou anticiper le départ.

Précision: la vitesse du tour de formation sera réglée par le détenteur de la pôle position. Aucun concurrent ne pourra le dépasser pendant le tour de formation.

Toute anticipation ou décalage dans sa ligne, toute tentative pour anticiper le départ ou le retarder sera passible d'une pénalité en temps (secondes) notifiées au moyen d'un panneau indiquant le numéro du ou des fautifs par le directeur de course.

En cas de récidive, le pilote pourra être exclu de la course.

### Départ:

Le départ est à la seule appréciation du directeur de course, sans qu'il soit dans l'obligation d'attendre un pilote attardé, pour donner le départ. Il donne le départ dès qu'il est satisfait de la formation.

La course ne commence qu'au lever du drapeau national ou lorsque les feux rouges s'éteignent.

Sera considéré comme non partant, tout pilote n'ayant pas passé la ligne de départ au signal du directeur de course (signal de départ).

Dans le cas où la course est déclarée «**par temps de pluie**» par le directeur de course les pilotes sont obligés d'utiliser les pneus pluie.

Dans le cas où le choix des pneumatiques est laissé à l'appréciation des pilotes, le directeur de course se réserve le droit de recourir au drapeau noir si elle juge un pilote mal équipé en pneumatiques, trop lent et trop dangereux pour les autres concurrents.

#### 14. ARRÊT DE COURSE

S'il devient nécessaire d'arrêter la course à cause d'un accident, pour des raisons de sécurité ou pour toute autre raison, un drapeau rouge immobile sera déployé par le directeur de course et simultanément le drapeau jaune sera déployé à tous les postes de signalisation, indiquant que la course a été arrêtée.

Tous les pilotes cesseront de courir immédiatement, réduiront leur vitesse et devront s'arrêter à l'endroit indiqué lors du briefing.

Suite à la présentation du drapeau rouge, la zone d'arrêt des karts est considérée comme zone neutralisée. A ce titre, aucune intervention sur le kart n'est autorisée. Elle ne sera possible qu'après décision de la direction de course. **Suite à l'arrêt de la course:**

**a) si 60% en ont été effectués, la course sera déclarée accomplie et le résultat en sera donné par l'ordre final à la fin du tour précédant l'arrêt.**

**b) si moins de 60% en ont été effectués, la course sera courue à nouveau en entier et le premier départ sera déclaré nul et non avenu. La grille de départ sera la même que pour la course initiale.**

#### 15. PARC D'ASSISTANCE (PARC FERME) - CONTROLE TECHNIQUE

L'accès au parc d'assistance (parc fermé) n'est autorisé qu'aux seuls officiels, pilote et son mécanicien.

Toute mise en marche de moteur est interdite dans le parc d'assistance (parc fermé, arrivée ou départ), sauf à la demande des commissaires techniques. Les commissaires techniques peuvent vérifier la conformité d'un matériel ou d'un équipement à tout moment d'une épreuve et sont seuls juges de l'éten due des vérifications qu'ils désirent entreprendre.

Ils pourront, s'ils le désirent, contrôler les pilotes de leur choix ainsi que leur matériel et leur équipement et exiger le démontage de tout organe mécanique ou accessoires.

Les pilotes ont l'obligation de passer au contrôle technique.

Après les finales, tous les karts doivent être placés dans le parc d'assistance (parc fermé)

#### 16. INFRACTION TECHNIQUE

Le pilote est responsable de la conformité de son matériel.

Tout pilote qui aura été reconnu en infraction technique caractérisée sera déclassé des essais chronométrés, de la manche, de la finale ou exclu de la manifestation dans laquelle ces faits auront été constatés et il pourra être passible d'une décision disciplinaire.

En cas de non-conformité constatée par un commissaire technique ou de réclamation portant sur la validité d'un matériel, il est établi en présence du pilote ou de son mécanicien exclusivement, un constat de non-conformité.

Le matériel sera conservé par les commissaires techniques.

Le constat sera transmis directement aux commissaires sportifs pour décision.

En cas de saisie de matériel, il ne pourra pas être réclamé, pour aucun motif que ce soit, le remboursement de frais ou de dommages intérêts, ni même une quelconque indemnisation.

#### 17. CLASSEMENT DE LA COURSE

Sera déclaré vainqueur, le pilote ayant passé la ligne d'arrivée en 1ère position lors de la finale, sous réserve d'éventuel rapport sportif ou technique. Tous les pilotes qui prennent le départ seront classés selon leur ordre de passage après le baisser du drapeau à damiers et le nombre de tours effectués.

Le ou les pilotes qui tombent en panne pendant les tours de formation et qui ne peuvent prendre le départ de la course devront être classés derniers sans points de pénalités et considérés comme non partant.

Le classement sera obtenu par l'ordre d'arrivée de la finale.

Les 5 premiers pilotes de chaque catégorie seront récompensés. Dans les catégories Mini et Super Mini les 10 premiers classés seront récompensés. Au terme de chaque manifestation la présence de tous les pilotes est souhaitée à la remise des prix. Tous les Puffo reçoivent un prix. Les pilotes ne qui ne se présentent pas personnellement à la remise des prix ne seront pas récompensés.

La présence à la remise des prix **en combinaison de course** est obligatoire pour les trois premiers classés en chaque catégorie.

#### 18. CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT

Le championnat se déroule sur 5 courses avec un total de 11 résultats comptabilisés (2 résultats à chaque course **à l'exception de l'épreuve Bridgestone-Cup Grand Finals de Chiavenna pour laquelle seront comptabilisés 3 résultats: un à l'issue des deux manches qualifica-**

**tives, un pour la Finale Sprint et un pour la Grand Final**). Le classement du championnat sera établi par addition de tous les résultats obtenus par les pilotes lors des courses du championnat.

Pour le classement final de la Bridgestone-Cup, seront pris en considération uniquement les pilotes qui auront disputé au minimum 2 courses.

En cas contraire, le points inscrits dans la seule épreuve disputée seront considérés entant que résultats bifés.

Le titre de **CHAMPION de la BRIDGESTONE-CUP SUISSE** sera attribué au pilote qui aura obtenu le plus grand nombre de points.

Les points seront attribués lors de chaque course aux 15 premiers pilotes à l'issue des manches de qualifications et aux 15 premiers pilotes lors de la finale, selon le barème **international** suivant:

<b>1er 25 points</b>	<b>9ème 7 points</b>
<b>2ème 20 points</b>	<b>10ème 6 points</b>
<b>3ème 16 points</b>	<b>11ème 5 points</b>
<b>4ème 13 points</b>	<b>12ème 4 points</b>
<b>5ème 11 points</b>	<b>13ème 3 points</b>
<b>6ème 10 points</b>	<b>14ème 2 points</b>
<b>7ème 9 points</b>	<b>15ème 1 point</b>
<b>8ème 8 points</b>	

En cas d'ex aequo, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé, où s'il subsiste encore des ex aequo, le classement de la finale de la dernière épreuve les départagera.

#### 19. RECLAMATIONS

Le droit de réclamation n'appartient qu'au pilote.

Seul le pilote ou son mandataire porteur d'un pouvoir écrit pourra déposer réclamation.

Un pilote souhaitant adresser une réclamation à l'encontre de plus d'un concurrent doit présenter autant de réclamations qu'il y a de concurrents impliqués dans l'action concernée.

Elles devront être faites par écrit et remises au Directeur de Course ou aux Commissaires Sportifs.

Elles devront être accompagnées d'une caution de Fr. 500.- en espèce.

Cette somme ne sera remboursée que si le bien fondé de la réclamation a été reconnue.

Il ne peut y avoir de réclamations contre une décision des commissaires sportifs.

#### 20. DELAIS DE RECLAMATION

Les réclamations se rapportant à une compétition doivent être adressées au Directeur de Course ou aux Commissaires Sportifs dans les 15 minutes.

Les réclamations se rapportant à la publication des résultats d'une séance chronométrée, d'une manche qualificative, doivent être adressées au Directeur de Course dans les 15 minutes de l'affichage.

Les réclamations se rapportant à la publication du résultat final d'une épreuve doivent être adressées au commissaires sportifs dans les 15 minutes de l'affichage.

La publication des résultats doit comporter l'heure d'affichage et la signature d'un officiel, l'heure d'affichage n'étant apposée qu'au moment même de l'affichage par un officiel. Cette mention fera foi de façon irrévocable.

#### 21. EXAMEN DES RECLAMATIONS

Toutes les réclamations sont examinées les Commissaires Sportifs qui devront obligatoirement motiver leur décision et en informer le réclamant.

Dans tous les cas, les Commissaires Sportifs devront obligatoirement entendre les concurrents ou les pilotes intéressés avant de prendre une décision sur les réclamations déposées contre eux.

L'audition du plaignant et de toute personne visée par la réclamation aura lieu le plutôt possible après le dépôt de la réclamation.

Les intéressés pourront se faire accompagner de témoins des faits.

Les Commissaires Sportifs devront s'assurer que les intéressés ont été personnellement touchés par la convocation.

En l'absence de l'intéressé, la décision pourra être rendue par défaut.

Il est précisé que:

- si la réclamation est fondée, le réclamant est remboursé des sommes qu'il a déposées.
- si la réclamation est reconnue sans fondement, le réclamant perd sa caution.

#### 22. DISPOSITION SUPPLEMENTAIRE

Pour tous les cas de figure non prévus par les règlements techniques et sportifs, il sera fait application des règles édictées par le championnat suisse et en dernier recours par le Code Sportif International CIK/FIA lorsqu'il y aura une similitude évidente avec un problème posé au cours d'une épreuve.

1a. Il est formellement interdit de fumer dans les parcs coureurs, pré-grille, grille d'arrivée etc. De plus aucun barbecue, cuisine, ou flamme vive (gaz, charbon, bois, etc) ne sera tolérée dans toute l'enceinte du paddock. Tout concurrent ne se plaçant pas aux directives sera exclu de la manifestation.

2a. Les organisateurs sont autorisés à rechercher de la publicité collective pour les karts participant à leur épreuve. Cette publicité s'insérera en haut des numéros. En cas d'impossibilité, elle pourra être placée à proximité des numéros mais de façon à ne pas gêner la lecture. Tout concurrent devra l'appliquer ou s'exposera à des sanctions. Dimensions max. 12 cm X 4 cm.