

Cup Karts North America

2024 Règlements et Manuel Technique

Révision 24.0

Publié 27 décembre 2024



Vérifier notre site web pour des
mises à jour au cours de la saison :
www.CupKarts.com

Les règlements CKNA sont gratuits
au public grâce au support de

VEGA

Cup Karts North America (CKNA) a été fondée pour offrir des courses compétitives abordables. Afin de rester fidèle à ce principe, les règles contenues dans ce document doivent être suivies en tout temps par tous les compétiteurs. Il est de la responsabilité de chaque compétiteur/technicien de connaître les règles et de s'assurer de la légalité de son équipement. Ne pas connaître les règles n'est pas une excuse pour ne pas les suivre. S'il n'est pas écrit que vous pouvez faire quelque chose, vous ne pouvez pas le faire.

La course est une activité dangereuse. Même en suivant toutes les règles de ce document et les instructions des officiels de course, des incidents peuvent arriver. Le but de ce document est de fournir des directives techniques pour les procédures de compétition et de course. Il n'y a aucune garantie de sécurité exprimée ou implicite en utilisant ces règles ou en suivant les directives ici.

En participant à un événement de CKNA ou à tout événement organisé conformément au présent ensemble de règles; Vous acceptez d'assumer toute responsabilité pour les actes de vous-même, de votre pilote et / ou de votre famille. Vous acceptez de permettre aux officiels de course d'inspecter votre équipement de course à tout moment, de confisquer toute pièce jugée illégale et de respecter toute décision prise par ces officiels. Vous acceptez également d'indemniser et de dégager de toute responsabilité les propriétaires/personnel/agents/employés de Cup Kart North America LLC; ainsi que toutes les compagnies, commanditaires, pistes hôtes, séries ou clubs liés à l'événement (s) pour toute perte, blessure, responsabilité, coût ou dommage que vous, votre famille, votre équipe ou votre pilote pourriez subir en assistant à un événement organisé selon les règles de CKNA, peu importe la cause.

Cup Karts North America accordera à tout club ou série la permission d'utiliser nos règles tant que quelques simples directives sont respectées :

Les règles doivent être suivies ET appliquées à la lettre sans dérogation. (Exception : format de course et section de notation)

Le club/la série dispose d'un personnel technique adéquatement formé qui effectue régulièrement des inspections techniques comme indiqué dans ce document ainsi que toutes les règles techniques applicables au moteur.

Accepter de cesser d'utiliser ces règles si, à tout moment, un représentant de CKNA leur demande de le faire.

Comprend que CKNA n'accepte aucune responsabilité pour les pertes ou les actions en justice liées à des activités ou des événements utilisés en conjonction avec ces règles.

Fait référence à toutes les classes courues selon ces règles comme étant courues selon les règles « Cup Karts North America » ou « CKNA »

CKNA ne fournit, ni n'offre d'assurance pour les événements de karting. Si vous êtes un organisateur d'événements souhaitant utiliser ces règles pour votre propre club / série, veuillez contacter l'assureur de votre choix et faites-lui savoir que vous prévoyez d'utiliser ce livret de règlement pour vos événements. La plupart des compagnies d'assurance de karting reconnues au niveau national assurent déjà des événements en utilisant ce règlement.

T a b l e d e s M a t i è r e s :

Conduite	4
Équipement de sécurité	4
Exigence des pilotes	5
Procédures de pratique	5
Procédure d'avant-courses	6
Procédures de courses	6
Après les courses	8
Format de course et pointage	9
Championnat de division	10
Structure de points	11
Format des championnat nationaux	11
Procédures techniques	12
Pneus	13
Lignes directrices des pénalités	14
Procédures de révision des résultats	15
Règlement technique de moteur	16
Classes de compétition	17
Procédures de départs	19
Règlement de châssis	
<i>Structure/Châssis</i>	20
<i>Essieux et moyeux de roues</i>	20
<i>Transmission</i>	20
<i>Direction</i>	20
<i>Roues et pneus</i>	21
<i>Freins</i>	21
<i>Pare-chocs latéraux et barres</i>	21
<i>Carrosserie</i>	22
<i>Contrôles</i>	23
<i>Siège</i>	24
<i>Divers</i>	25
<i>Lest du châssis</i>	26
<i>Système d'alimentation d'essence</i>	

Toute modification apportée à ces règles par rapport à l'ensemble de règles précédemment publié sera surlignée en rouge

Ces règles seront suivies pour tous les événements CKNA et ne peuvent être remplacées que verbalement lors d'une réunion des pilotes par le directeur de course, ou par écrit via les règlements particuliers et le dépliant d'information de chaque événement pour tenir compte des circonstances extraordinaires.

Des modifications à ces règles peuvent être apportées au cours de la saison si CKNA le juge bon. Nous écouterons nos clients, les officiels de course et les autres séries utilisant ces règles pour nous assurer que nous continuons à offrir le jeu de règles le plus complet disponible. C'est un document vivant. Comme nous n'avons pas de conseils ou de comités auxquels répondre, nous pouvons réagir très rapidement si une lacune est découverte dans ces règles. Si cela se produit, une notification raisonnable sera donnée à tous les participants via le site Web de CKNA

Toute action déterminée par les officiels de course considérée comme une tentative de contourner ces règles, des règles supplémentaires ou l'esprit et l'intention de la série sera sanctionnée par des pénalités, des disqualifications ou des suspensions.

C o n d u i t e :

Sur piste : Les pilotes sont tenus de se conduire de la manière la plus sûre possible en toutes conditions de course. La conduite imprudente susceptible de provoquer un incident sur la piste sera traitée par les officiels de la course. Il peut s'agir d'un avertissement verbal ou de sanctions en fonction de la gravité du problème. Si une action est considérée comme imprudente, aucun avertissement ne sera émis. Les officiels de la course procéderont immédiatement à l'émission de pénalités conformément à nos directives. Si cette pénalité inclut une disqualification pour la journée, il s'agira d'une disqualification finale et non-révocable. S'il a été déterminé que l'infraction était intentionnelle ET exposait un autre compétiteur ou un membre du personnel de piste à un risque de blessure physique au-delà des conditions de course normales, le pilote sera expulsé de la série pour le reste de la saison.

À la piste : Comme nous nous concentrons sur l'organisation d'événements familiaux, tous les participants aux événements sont tenus d'être respectueux les uns envers les autres et les officiels de la course. Les confrontations au niveau de la balance ou ailleurs ne seront pas tolérées. Les désaccords sont inévitables en course, mais toutes les personnes impliquées doivent se ressaisir de manière respectueuse. Les cris ou le langage grossier entraîneront d'abord un avertissement, suivi de pénalités ou d'une expulsion de l'événement. Tout langage menaçant envers une autre personne entraînera l'expulsion immédiate de l'événement. Si nécessaire, CKNA impliquera les forces de l'ordre locales pour garantir la sécurité de l'événement.

Loin de la piste : Toute personne participant ou assistant à un événement CKNA doit toujours se conduire de manière respectueuse. Cette norme s'étend tout au long du week-end, même loin de la piste. Toutes les parties doivent être respectueuses et respectueuses de la loi. Cela inclut le comportement aux hôtels, aux restaurants, etc. Le non-respect de ces directives entraînera l'expulsion des événements actuels et potentiellement futur. Un pilote peut également être tenu responsable des actions de son équipage via des pénalités de course. N'oubliez pas que vous ne représentez pas seulement vous-même ; mais CKNA et la communauté du karting dans son ensemble.

Médias sociaux/en ligne : avec la prévalence des médias sociaux, nous demandons également à tous les compétiteurs et à leurs familles/équipages de se comporter de manière respectueuse en ligne. Les désaccords sur les événements actuels ou passés ne doivent pas être diffusés en ligne, car cela dépeint potentiellement la série et le sport de manière négative. De plus, les plaintes ou les désaccords avec, les sponsors, nos pistes hôtes ou la série elle-même doivent être traités dans une communication directe privée entre les parties. Le non-respect de ces directives peut entraîner la suspension d'un ou plusieurs événements.

Menaces de poursuites judiciaires : Toute personne menaçant de poursuites judiciaires contre la série, ses officiels, sponsors, circuits hôtes ou autres compétiteurs, perd immédiatement sa capacité ou la capacité du ou des pilotes qu'il représente à participer à tout événement CKNA.

Les vendeurs, les sponsors et tous les visiteurs d'un événement CKNA sont soumis aux mêmes directives de conduite que les participants. Si les actions d'un individu sont jugées perturbatrices pour l'atmosphère familiale ET amusante que CKNA s'efforce de créer lors de tous ses événements, ils seront retirés de l'établissement et seront expulsés des futurs événements CKNA.

É q u i p e m e n t d e s é c u r i t é :

Compétiteurs de la division Canada : Veuillez consulter les règles supplémentaires de la division Canada de CKNA pour les exigences en matière d'équipement de sécurité, car elles sont différentes de ce qui est requis aux États-Unis.

Casques : Un casque intégral avec un écran facial fonctionnel capable de sceller l'ouverture pour les yeux du pilote est requis. Les casques doivent être en bon état et ne présenter aucun signe de dommage. Tous les casques doivent avoir l'une des cotes minimales suivantes :

Casques certifiés Snell	Date d'expiration	Casques certifiés SFI	Date d'expiration
SA 2015	12/2025	24.1/2015 (Youth)	12/2026
M 2015	12/2025	31.1/2015	12/2026
CMR/S 2016 (Youth)	12/2026	41.1/2015	12/2026
SA 2020	12/2030		
M 2020	12/2030		

* Bien que Snell EA 2016 et K 2015 ne soient pas répertoriés, nous prévoyons qu'ils seront ajoutés à la liste. Si vous avez l'intention de courir avec un casque avec l'une de ces deux normes, contactez les officiels de la course avant l'événement pour confirmer.

Protecteur cervical : les protecteurs cervicaux disponibles sur le marché doivent être portés par les pilotes de toutes les classes. Les dispositifs de retenue "Advanced Head and Neck" spécialement conçus pour le karting sont également autorisés.

Plastrons : Tous les pilotes de moins de 13 ans doivent porter un plastron de protection contre les impacts frontaux.

Vêtements du pilote : une combinaison ou une veste et un pantalon résistants à l'abrasion seront portés avec des gants, des chaussettes et des chaussures à bout fermé. Aucune partie de ces vêtements ne doit être suffisamment lâche ou dans un état tel qu'elle pourrait s'emmêler dans une partie quelconque du kart ou du moteur.

Exigences pour le pilote :

Mineurs : Tous les mineurs participant aux événements de CKNA doivent soumettre un formulaire de décharge de responsabilité pour pilote mineur à chaque événement.

Âge de compétition : L'âge de compétition d'un pilote sera déterminé par l'âge atteint par le pilote le 15 janvier de l'année en cours n'importe quand entre les dates de la première et de la dernière course de l'horaire officiel de CKNA pour la saison de course en cours. Dans le cas où une course a lieu en dehors de l'année civile de la saison de course en cours, sa date sera toujours utilisée pour déterminer l'âge de compétition d'un pilote. Les tuteurs peuvent demander la permission aux officiels de la série avant un événement pour une dérogation d'âge d'un an (365 jours) pour leur pilote afin de : . Les tuteurs peuvent demander l'autorisation des officiels de la série avant un événement pour une dérogation d'un âge ~~à~~ (365 jours) pour leur pilote afin de rester dans une classe pendant une année supplémentaire ou de monter plus tôt. Cette dérogation n'est pas disponible pour un compétiteur tentant d'atteindre l'âge minimum de compétition pour Kid Karts. Soyez prêt à fournir des raisons valables et des preuves à l'appui de ces raisons. **Les demandes doivent également inclure l'âge légal du pilote, son poids actuel, sa taille ainsi qu'un compte rendu détaillé de la quantité de lest présente sur son kart pour faire du poids dans sa classe actuelle.** Les demandes qui ne sont pas significativement liées au poids ou à la taille d'un pilote auront beaucoup moins de chances d'être acceptées. Les pilotes ne peuvent pas redescendre dans une catégorie plus jeune après être montés. Les pilotes des classes restreintes sont limités à une seule classe de compétition.

Quelle que soit la classe d'un compétiteur, les responsables de CKNA se réservent le droit de demander une documentation légale sur l'âge de tout pilote. Si l'âge d'un pilote nécessite une vérification, ce pilote ou ses tuteurs devront fournir une copie de leur certificat de naissance ou d'une pièce d'identité émise par le gouvernement avant d'être autorisés à participer.

Participant légal : un participant légal est la personne (et le tuteur légal, le cas échéant) qui satisfait de bonne foi à toutes les exigences énoncées dans le présent règlement et à toutes les autres exigences de légalité et/ou de sécurité imposées par la piste hôte ou la série. Afin d'être considéré comme un participant légal (et tuteur légal le cas échéant), la personne doit payer tous les frais nécessaires et signer toutes les décharges de responsabilité. Un participant légal ne peut participer qu'une seule fois par classe et, dans les classes restreintes, ne peut participer qu'à une seule classe par événement. Seuls les participants légaux peuvent s'entraîner le jour de la course.

Pilotes de relève : Les pilotes de relève ne sont pas autorisés aux événements de la CKNA.

Interdiction de pratique: Il est interdit aux pilotes de pratique à la piste où un événement CKNA aura lieu à partir du lundi précédant l'événement. Aux fins de cette règle, la pratique est définie comme la conduite de n'importe quel kart de compétition, quelle que soit la classe / le moteur de l'installation. La seule exception sera pour les karts de location qui sont régulièrement offerts par l'établissement dans le cadre de leur programme de location normal. Ces karts de location ne peuvent pas être des châssis capables de compétition. Les pilotes qui enfreignent cette interdiction seront exclus de la compétition lors de cet événement.

Inscription refusée : CKNA se réserve le droit de refuser l'inscription à tout pilote. Dans le cas où l'entrée d'un pilote est refusée, toute somme versée à cet effet seront remboursés via le mode de paiement utilisé.

Procédures de pratique :

Séances de pratique : à moins qu'ils ne soient différents de l'ordre de course prévu, l'ordre et la durée des essais seront affichés dans les règles supplémentaires de chaque épreuve. Les compétiteurs s'entraînant hors classe seront sujets à l'exclusion des sessions futures. Dans le cas où les officiels de course déterminent que trop de karts sont enregistrés pour une classe, des groupes de pratique seront assignés par les organisateurs de l'événement.

Position à la fausse grille pour les pratiques : les officiels peuvent appliquer des positions à la fausse grille des pratiques basées sur le classement des points de la série, les résultats des jours précédents, l'ordre d'inscription ou une combinaison de ceux-ci. Les pilotes seront informés sur la grille si des positions à la fausse grille de la pratique seront utilisés lors de l'événement.

Pénalités de pratique : toute personne assistant à un événement de pratique CKNA doit suivre les mêmes directives de conduite pendant l'entraînement que si c'était le jour de la course. La violation de ces directives de conduite ou la conduite agressive lors d'une séance de pratique peut entraîner des pénalités allant de la perte des séances de pratique suivantes, l'exclusion des qualifications ou la disqualification pure et simple pour le week-end.

Inspection avant la course : Tous les compétiteurs doivent présenter leur kart, l'équipement de sécurité et le "formulaire pré-tech" rempli aux inspecteurs techniques avant de participer aux qualifications. Les numéros de kart corrects sont des éléments d'inspection préalables, et les inspecteurs ont reçu l'instruction de ne laisser l'accès à la piste à un kart affichant des numéros de kart incorrects ou incomplets. La réussite de l'inspection d'avant-course n'implique ni ne garantit aucun niveau de sécurité, ni n'atténue les éventuelles disqualifications techniques après la course.

P r o c e d u r e s d ' a v a n t - c o u r s e s :

Règle du silence : aucun moteur ne peut fonctionner pendant le trajet en allant ou au retour de la fausse grille, ou sur la fausse grille de départ elle-même. Le préposé à la fausse grille indiquera à tous les compétiteurs quand il est bon de démarrer les moteurs avant d'entrer sur la piste.

Abandon d'un pilote: si un pilote informe les officiels de la course qu'il ne sera pas en mesure de prendre le départ d'une course avant le début de la règle des 90 secondes, les compétiteurs restants avanceront d'une position sur la grille (entrecroisés) pour occuper la place vacante.

Ponctualité: Les compétiteurs doivent être à l'heure pour leurs séances prévues. Le commissaire de grille a le pouvoir discrétionnaire de retenir le groupe pour une période raisonnable afin d'aider un concurrent en retard si l'horaire le permet. Ce n'est pas garanti.

Règle des 90 secondes : Si des compétiteurs étaient à l'heure avec son kart et prêts à prendre la piste ont un problème qui les empêche de continuer ne sont pas présents lorsque le préposé à la fausse grille est prêt à libérer les karts sur la piste pour le tour de parade, le préposé à la fausse grille peut commencer débutera le chronomètre des 90 secondes. Une fois le délai de 90 secondes expiré, les pilotes qui sont prêts sur la grille avanceront sur la grille (tout droit) en entrant sur la piste pour combler les places laissées vacantes par le(s) abandon (s) des concurrent(s). Tout pilote arrivant après que les karts aient commencé à quitter la grille se formera à l'arrière du peloton. Une fois que le peloton commence l'approche du drapeau vert, aucun retardataire ne sera autorisé à entrer sur la piste. À la discrétion du directeur de course et/ou du préposé à la fausse grille, plus de 90 secondes peuvent être autorisées si l'horaire le permet. Un concurrent peut être autorisé à rejoindre le peloton après que le peloton ait quitté la grille de départ uniquement si les officiels pensent qu'il peut facilement rattraper le peloton avant le dernier virage avant la ligne de départ. S'ils sont autorisés, les concurrents qui rejoignent en retard devront partir en formation à la fin de la ligne la plus longue.

Tour de chauffe : Une fois en piste, les compétiteurs procéderont à un tour de chauffe comme spécifié lors de la réunion des pilotes. Le pilote en pole position doit réduire sa vitesse bien avant l'approche du drapeau vert pour laisser suffisamment de temps au peloton pour se constituer avant le départ. Un changement de direction, un glissement ou un frottement excessif des pneus entraînera des pénalités. Tout contact causé par un "frottement des pneus" sur le tour de parade entraînera des pénalités comme s'il s'était produit en course.

Abandon du tour de chauffe : si un pilote sort de la ligne pendant le tour de parade et est incapable de revenir à sa position au moment où le peloton s'est formé pour sa première tentative de drapeau vert, les compétiteurs maintiendront leur position et laisseront la place des pilotes absents vacante. Si le pilote est en mesure de s'élancer avant le drapeau vert, mais après la formation du peloton, il doit partir à l'arrière de la ligne la plus longue du peloton. Si le retard d'un pilote sur la piste est causé par des circonstances qui ne sont pas sa faute ou si le temps le permet, les officiels de course peuvent ajouter un tour de formation supplémentaire pour laisser le temps au(x) pilote(s) retardé(s) de prendre leur position de départ méritée.

Procédure de départ du Kid Kart : Afin d'aider les pilotes à prendre un départ équitable, les karts seront mis en grille sur la piste au début du départ/arrivée d'emblée. Une fois prêts, tous les karts partiront en formation et prendront le drapeau vert immédiatement après avoir atteint le starter. Si la ligne de départ/d'arrivée est située à un endroit où cette procédure ne fonctionnera pas de manière efficace ou efficiente, les officiels de la course désigneront une zone de départ alternative pour la course. Si un redémarrage est nécessaire, les pilotes seront arrêtés sur la piste pour s'aligner pour la deuxième tentative. Les violations de la ligne de corridor de départ ne seront signalées dans la classe Kid Kart que si un pilote a tout le kart en dehors des lignes de corridor.

P r o c é d u r e s d e c o u r s e s

Se rendre au drapeau vert: Les pilotes doivent s'approcher du drapeau vert à une vitesse lente et constante. Cette vitesse sera fixée par le détenteur de la pole position et devra être maintenue régulièrement jusqu'à ce que le drapeau vert soit affiché. Il n'y aura pas de cônes d'accélération ni de points définis. Le drapeau vert ne sera pas affiché si les officiels de la course déterminent que le peloton allait trop vite. La course commence pour l'ensemble du plateau une fois le drapeau vert déployé, mais chaque pilote doit rester en formation dans les lignes de corridor de départ sans en sortir jusqu'à ce qu'il franchisse la ligne de départ. Si les lignes de

corridor ne sont pas disponibles sur la piste, les pilotes doivent rester dans la formation dans laquelle ils se sont approchés du drapeau jusqu'à ce qu'ils passent la ligne de départ.

Il ne doit y avoir aucun contact de poussée ou de pare-chocs à pare-chocs au départ. Les pilotes pris en contact avant que le drapeau vert ne soit affiché recevront une pénalité de 2 positions après la course. Dans la plupart des cas, la tentative de départ ne sera pas annulée pour les pilotes qui poussent.

Deux tentatives seront faites à un départ au drapeau vert avant que les pénalités ne puissent être attribuées. Si un pilote spécifique peut être identifié comme ayant enfreint les procédures de départ lors des deux tentatives, les officiels de la course forceront ce pilote à échanger ses positions avec le pilote derrière lui avant qu'une troisième tentative ne soit effectuée. Si aucun pilote n'est spécifiquement identifié, les deux karts de la première rangée échangeront leurs positions avec la deuxième rangée avant qu'une troisième tentative ne soit effectuée. De plus, si un ou plusieurs pilotes enfreignent les procédures de départ et que les officiels décident quand même de passer au vert sur la course, le ou les pilotes fautifs peuvent recevoir une pénalité d'après-course de 2 positions.

Départs anticipés : Le pilote en première ligne à l'extérieur ne doit pas franchir la ligne de départ/arrivée avant le pilote en première position. Si les officiels croient qu'un départ anticipé se produit, il sera vérifié avec le chronométrage et le pointage avant qu'une pénalité ne soit imposée. Le seul cas où cela sera excusé, c'est lorsque les officiels verront clairement le pilote de la pole réduire sa vitesse dans le but d'inciter à une pénalité. Les départs anticipés ne sont pas admissibles aux demandes de révision, qu'il s'agisse d'annuler une pénalité ou d'en appeler une qui n'a pas été initiée par les officiels. Les transpondeurs l'emporteront toujours sur l'opinion visuelle de tout officiel d'un départ d'appoint, à moins qu'une caméra officielle de départ/arrivée ne soit utilisée lors de l'événement.

Tentatives multiples de départs: Les officiels de course commenceront à déduire les tours de la distance de la course à partir du deuxième départ raté.

Conduite anti-sportive : Toute action entreprise par un compétiteur, intentionnelle ou non, que les officiels de la course jugent de nature anti-sportive sera passible de sanctions sévères. Ces actions incluent, mais sans s'y limiter, heurter, pousser ou sortir de pistes d'autres pilotes. Les pilotes sont tenus de donner à tous les karts "de l'espace pour compétitionner". Cela signifie dépasser correctement un compétiteur; un pilote doit être en mesure de terminer la manœuvre sans forcer l'autre pilote à sortir de la piste. Forcer un pilote à lever le pied ou être contraint de sortir de la piste n'est pas une stratégie acceptable et sera sanctionné par des pénalités s'il est observé à plusieurs reprises par les officiels. De plus, une conduite trop agressive ne sera pas tolérée.

Blocage : Le blocage est défini comme le positionnement intentionnel et répété d'un kart de manière erratique afin qu'il entrave physiquement la progression ou l'élan d'un autre kart. Le blocage peut entraîner la perte de position(s) via une pénalité d'après-course. « Briser la trainée aérodynamique » n'est pas bloquer, tant que l'action est terminée sans provoquer de contact ou forcer les autres à prendre des mesures d'évitement. Les officiels de la course chercheront à voir si le pilote qui a brisé la trainée roulait en ligne droite pendant un certain temps avant de choisir une ligne pour le prochain virage. Cela signifie que « la rupture de la trainée de dernière minute » sera considérée comme un blocage.

Stratégie d'équipe: Les concurrents sont tenus de courir leur propre course. Bien qu'il n'y ait aucun problème à ce que les pilotes travaillent ensemble tout au long d'une course ou d'un événement en choisissant de ne pas se dépasser les uns les autres, le fait d'y parvenir avec une conduite trop défensive/le blocage des autres concurrents entraînera une pénalité pour le pilote fautif et potentiellement pour les pilotes qui ont également bénéficié de l'infraction.

Il sera à la discrétion de CKNA de déterminer si le « Team Driving » a lieu pendant une course. Si les responsables de la CKNA observent une conduite ou un blocage trop défensif, cela a manifestement profité à un autre pilote ; CKNA tiendra compte de plusieurs facteurs, y compris, mais sans s'y limiter, la fabrication du châssis, les affiliations à l'équipe et l'historique des courses précédentes pour déterminer si la conduite de l'équipe a eu lieu. Toutes les pénalités imposées suivront les directives établies pour le blocage, mais des pénalités/disqualifications/suspensions supplémentaires peuvent être imposées au pilote fautif ou à son équipe si CKNA estime que cela est justifié.

Réintégrer la piste : Si un pilote va hors-piste, il doit réintégrer la piste le plus loin possible de la ligne de course et à un moment qui n'impacte pas les autres pilotes ou ne les oblige pas à effectuer une action d'évitement. Des pénalités seront imposées si les officiels de la course déterminent qu'un avantage a été obtenu par le pilote quittant le parcours. Un kart est considéré comme hors route si 3 roues ou plus quittent la surface de course.

Pénalités de course : les officiels de course peuvent pénaliser un pilote pendant la course de différentes manières :

Un drapeau noir enroulé peut être montré à un pilote qui est à un incident d'être pénalisé. Aucune pénalité n'a été infligée à ce stade, mais d'autres infractions entraîneront des pénalités. Cet avertissement n'est pas obligatoire et est considéré comme une courtoisie envers le pilote.

Un drapeau noir agité, indiquant que le pilote a été disqualifié et doit quitter la piste dès que possible en toute sécurité.

Pénalités après la course : Des pénalités après la course peuvent être imposées. En règle générale, un drapeau noir sera affiché avec le drapeau à damier pour indiquer que cela s'est produit, mais des pénalités après la course peuvent être imposées, que le drapeau noir ait été affiché ou non. Il est à la discrétion du directeur de course si cette pénalité entraînera une pénalité de position, une pénalité de temps ou une disqualification pure et simple. Les pilotes recevant une pénalité de disqualification de la course devront partir à l'arrière du peloton pour la prochaine course de la journée.

Le drapeau d'avertissement (drapeau diagonal noir et blanc) peut être utilisé pour notifier à un



pilote une pénalité de position pendant une course. Il n'y a aucune garantie quant à l'utilisation du drapeau d'avertissement. C'est une courtoisie des officiels de course. Il n'est pas toujours possible pour les officiels d'utiliser le drapeau en temps opportun, en particulier dans les sessions de courses plus courtes. Si une pénalité pour contact évitable a été prononcée avant qu'il ne reste deux tours de course, le drapeau sera présenté au pilote ayant commis la pénalité ainsi que le tableau blanc du préposé au départ sur la ligne de départ/arrivée pendant 2 tours. Le pilote fautif a la possibilité d'admettre la pénalité et de se placer à la bonne position derrière le kart sur lequel l'infraction s'est produite. Si le pilote fautif reconnaît la pénalité pendant la course et suit les instructions du préposé au départ, la pénalité sera supprimée et reconnue par les officiels de la course afin que les pilotes puissent reprendre la course normalement. Dans le cas où un pilote n'adhère pas au drapeau d'avertissement, le ou les pilotes concernés seront avertis et pénalisés après la course.

Kart endommagé : Les karts endommagés pendant une course peuvent être signalés par un drapeau noir pour des raisons de sécurité. La carrosserie et les pare-chocs qui commencent à traîner sur la piste ne seront pas marqués d'un drapeau noir à moins que les officiels de la course ne déterminent que cela pose un problème de sécurité. Les pare-chocs arrière doivent toujours avoir les deux points de fixation attachés au kart. Un pare-chocs qui se balance derrière le kart parce qu'un point de fixation est défectueux ou cassé de quelque manière que ce soit sera considéré comme dangereux. Les officiels pencheront toujours du côté de la sécurité lorsqu'ils prendront ces décisions.

Interruption de la course : En cas d'interruption de la course, les officiels inspecteront les karts et l'équipement de sécurité de tous les pilotes impliqués dans un incident. Les officiels peuvent retirer tout pilote de la course avant le nouveau départ s'ils jugent que l'équipement du pilote n'est plus sûr. Les pilotes autorisés à continuer qui ont été impliqués dans l'incident à l'origine de l'arrêt repartiront à l'arrière du peloton.

Aucun travail ou réparation de quelque nature que ce soit n'est autorisé pendant un arrêt de course sans l'autorisation des officiels de course. Seuls les éléments directement liés à la sécurité du pilote seront pris en compte pour l'autorisation et doivent être effectués par le pilote. Des exceptions peuvent être faites pour un adulte aidant un jeune pilote sous la supervision DIRECTE d'un officiel de CKNA.

Si un arrêt se produit dans le dernier tour d'une course, tout kart qui a passé le drapeau à damier sera classé dans la position qu'il a gagnée lorsqu'il a terminé le dernier tour. Les karts qui n'ont pas franchi le drapeau à damiers avant l'arrêt de la course seront notés en fonction de la position des tours précédents. Tout kart impliqué dans l'incident à l'origine du drapeau rouge sera marqué à l'arrière du groupe, dans l'ordre dans lequel il a été exécuté lors de son tour précédent.

Reprise de départ : L'ordre de course sera réinitialisé au dernier tour effectué pour le reprise du départ. Les karts directement impliqués dans l'incident à l'origine de l'arrêt seront déplacés vers l'arrière du groupe. Les karts qui se sont arrêtés en piste mais qui n'ont pas été impliqués dans l'incident conserveront leur position dans les tours précédents. Les karts redémarreront la course selon la même procédure que celle dans laquelle la course a été initialement lancée, mais formeront une file unique pour la reprise du départ. Il est à la discrétion des directeurs de course de reprendre ou non une course en fonction de la gravité de la situation et de la durée de l'arrêt. Cependant, à titre indicatif; les courses qui n'ont pas bouclé au moins 50% des tours programmés ou qui ont eu un arrêt de moins de 10 minutes doivent être relancées. Le directeur de course peut ajuster la durée de la course pendant l'arrêt. Aucune course ne sera relancée si un kart commence le dernier tour. Si la course n'est pas relancée, les karts qui ont été déplacés à l'arrière du terrain pour avoir été impliqués seront classés dans cette position.

Durée de courses raccourcies : Si un événement est en retard, le directeur de course peut ajuster la durée des courses. Les compétiteurs en seront informés via les annonces de l'annonceur publique et à la fausse grille.

Procédure en cas pluie : En cas de pluie, la direction de course déterminera si et quand les compétiteurs seront autorisés à changer de pneus pluie. Le directeur de course peut retarder la course afin d'essayer d'attendre la météo. Lorsque la décision est prise de courir sous la pluie, le directeur de course peut choisir d'imposer des pneus pluie ou d'autoriser l'option pluie ou slicks. Si des conditions de pneus pluie obligatoires sont requises, les pilotes disposeront d'un minimum de 20 minutes pour installer les pneus pluie avant la reprise de la course. Il ne sera pas permis de changer de pneus pluie pendant une session. Les compétiteurs seront tenus d'utiliser des pneus pluie si une course de pluie obligatoire (« Full wet race ») est appelée par le directeur de course.

Obligation de participer : Chaque pilote doit faire un effort raisonnable pour participer dans toutes les sessions assignées. Choisir stratégiquement de s'absenter d'une session notée peut entraîner une pénalité de 5 positions de classements à la course finale. Si un pilote n'est pas en mesure de participer à une session en raison de problèmes mécaniques qui ne peuvent être résolus avant sa prochaine course prévue, il doit en informer les responsables techniques avant la course qu'il s'attend à manquer. Les pilotes doivent être prêts à montrer une preuve valide du problème mécanique. Quel que soit le problème mécanique, si un pilote ne participe pas à un minimum de 2 session noté avant la course finale, il recevra une pénalité de 5 positions d'arrivée dans la course finale.

Position du transpondeur : Les transpondeurs doivent être montés avec un emplacement dégagé au sol et doivent être situés à au moins 9 po derrière l'axe central du pivot de la direction de l'ensemble des roues avants. Les transpondeurs l'emporteront toujours sur l'opinion visuelle d'un officiel d'une photo d'arrivée, à moins qu'une caméra officielle de départ/arrivée ne soit utilisée lors de l'événement ou à la suite d'une demande officielle d'examen via des images fournies par les concurrents.

Défaillance du transpondeur : en cas de transpondeur manquant ou défectueux lors des qualifications, un compétiteur peut soumettre ses temps au tour à partir de son enregistreur de données embarqué. Les officiels de course compteront le deuxième temps réel le plus rapide enregistré. En cas de défaillance d'un transpondeur au cours d'une course, les officiels feront de leur mieux pour évaluer avec précision le pilote. Les officiels de course ne peuvent pas garantir l'exactitude d'un kart qui est noté à la main et

peuvent utiliser le témoignage d'autres pilotes ou une vidéo si disponible pour vérifier les positions à leur discrétion.

Un pilote qui n'a pas testé son transpondeur en l'utilisant lors d'une séance de pratique ou d'échauffement pour vérifier qu'il a été enregistré par le système de chronométrage via RaceMonitor Speedhive ou RaceHero ne sera pas éligible à cette courtoisie.

A p r è s l a c o u r s e :

Balances : Tous les karts devront être pesés après chaque course. Personne de la zone des stands n'est autorisé à à éviter la balance. Seul le pilote peut toucher le kart avant qu'il ne soit pesé, et rien ne peut être remis à un pilote avant qu'il ne soit pesé. La seule exception à cela est si les officiels de course déterminent que des boissons peuvent être données aux pilotes en cas de températures excessivement élevées **ou pour les compétiteurs de Kid Kart après l'autorisation expresse de l'officiel de la balance.**

Les pilotes qui ne feront pas le poids requis après la course seront disqualifiés, qu'ils aient terminé la course ou non. Les officiels de course peuvent renoncer à cette exigence uniquement dans le cas d'une blessure du pilote.

Dans le cas où un kart ne fait pas de poids lors de la première tentative, le pilote et son kart peuvent faire une tentative de recalibrage après que tous les autres compétiteurs ont été validés à la balance. Si après la deuxième tentative le compétiteur est toujours trop léger, il sera disqualifié de cette course. Si plusieurs plateaux de pesée sont disponibles, le pilote sera autorisé à peser une fois sur chaque plateau de pesée.

Être sous le poids intentionnellement : Une tentative raisonnable doit être faite pour faire le poids réglementaire à chaque session. Les pilotes ne seront pas autorisés à participer délibérément sous le poids requis. S'il s'avère qu'un pilote soit significativement sous le poids deux fois au cours d'une épreuve, il sera exclu de la suite de la compétition.

Composants desserrés ou manquants : les karts seront pesés au fur et à mesure qu'ils terminent la course et arrivent à la balance. Toutes les pièces qui sont complètement tombées du kart à tout moment avant d'arriver à la balance ne seront pas incluses dans le poids final du kart. Les karts qui perdent un élément technique seront disqualifiés pour cette course. Cela inclut mais n'est pas limité à la carrosserie. Des exceptions seront faites pour les enveloppes d'échappement, les autocollants/numéros et les filtres à air. Cependant, ces éléments doivent être remplacés avant que le kart ne soit à nouveau en compétition.

La perte d'une roue ou d'un ballast entraînera des pénalités supplémentaires. (Voir « Lignes directrices sur les pénalités »)

Inspection technique après la course : Les 5 meilleurs karts après chaque manche doivent se présenter à au parc fermé d'inspection immédiatement après avoir quitté la balance. Aucun travail ne peut être effectué, ni aucun équipement retiré sans l'autorisation des responsables techniques. Les officiels peuvent effectuer des inspections à tout moment de leur choix, sur tous les karts de leur choix, y compris après toute course de qualification ou finale.

Si une infraction est constatée après la manche 1 ou 2, le kart n'est disqualifié que pour cette course de manche. Si une infraction est constatée après la course finale, la disqualification est pour les résultats de la journée complète.

F o r m a t d e c o u r s e d e s d i v i s i o n s e t p o i n t a g e :

Format de division: Les épreuves de division comportent deux jours de course distincts. Le samedi se compose d'essais, de qualifications, de deux courses éliminatoires et d'une finale. Les dimanches se composent d'essais, de qualifications, d'une course de qualification et d'une finale. La course de dimanche sera plus longue pour atteindre un nombre total de tours similaire à celui de samedi.

Dernières séances de pratique : les temps au tour de la dernière séance de pratique seront utilisés pour établir un ordre de départ pour les qualifications. Il ne s'agit pas d'une session officielle, mais les pilotes seront tenus à être confirmés au poids et d'être conformes à toutes les inspections techniques qui seront effectuées. Les pneus de course scannés ne sont pas obligatoires. Tout pilote en échec technique après la dernière séance de pratique commencera les qualifications à l'arrière.

Qualifications : Les qualifications tiennent compte du tour le plus rapide accompli par chaque compétiteur. Les résultats des qualifications détermineront l'ordre de départ de la manche 1. Les pilotes réalisant les temps au tour plus rapides partiront avant les pilotes plus lents. Selon le nombre de compétiteurs dans une classe, les qualifications peuvent être divisées en plusieurs sous-groupes. Dans ce scénario, le groupe le plus lent de la dernière session de pratique partira en premier.

Procédures de qualification : Les pilotes seront espacés sur la piste par le préposé à la fausse grille. Si plusieurs sessions de qualification sont proposées pour accueillir de grands groupes, les compétiteurs ne seront autorisés à participer qu'à une seule session de qualification, qui leur sera attribuée. Les karts ne seront pas autorisés à pousser ou utiliser la traînée aérodynamique lors des qualifications.

Les pilotes doivent quitter la grille et entrer sur la piste immédiatement après avoir reçu les instructions du commissaire de la grille. Retarder pour créer un écart plus important entraînera la perte du tour le plus rapide d'un pilote.

Division des classes pour les manches de qualification : dans le cas où plus de karts sont inscrits pour une classe que les officiels de course considèrent sécuritaires, ou dans l'intérêt d'une meilleure course ; le directeur de course (à sa discrétion) annoncera que la classe sera divisée en groupes pour les manches de qualification. Les pilotes resteront dans le même groupe pour toutes les

manches de qualification. La répartition sera déterminée en fonction des temps de qualification. Après avoir établi une liste ordonnée des meilleurs tours de tous les pilotes depuis les qualifications, les compétiteurs classés impairs seront placés dans le groupe A, les classés pairs seront placés dans le groupe B.

Ordre de départ des manches : l'ordre de départ de la première manche sera déterminé par les qualifications. L'ordre de départ de la manche 2 sera défini par l'ordre d'arrivée de la manche 1 et ainsi de suite. S'il s'agit d'une classe divisée, les compétiteurs resteront dans le même groupe pour leurs deux manches de qualification.

Ordre de départ de la course principale ou finale : L'ordre de départ de la course finale sera basé sur l'ordre d'arrivée de la course de qualification précédente.

Recombinaison des groupes séparés pour la course finale : Les groupes seront recombinaisonnés pour former la grille de départ de la course finale. Le groupe A sera aligné dans la rangée intérieure à la fin de la course de qualification précédente, le groupe B sera aligné dans la rangée extérieure à la fin de la course de qualification précédente.

Séparer les classes pour la course finale : Bien que tous les efforts soient faits pour que tous les karts soient dans la même course pour la course finale, il peut arriver que ce ne soit pas possible. Dans cette situation, une course de qualification de la dernière chance (LCQ) sera ajoutée pour accueillir les pilotes supplémentaires.

Qualificatif de la dernière chance : Si ajouté, pas moins de 8 karts seront assignés à courir dans le LCQ. La « coupure » sera annoncée avant la course. 1 - Au moins 2 pilotes seront transférés dans la course finale. Le nombre exact sera annoncé avant le LCQ. Les compétiteurs qui ne reviennent pas à la course finale recevront des points dans l'ordre dans lequel ils ont terminé, comme s'ils étaient placés derrière le dernier pilote classé dans la course finale.

Horaire LCQ : s'il est ajouté, le LCQ sera insérée dans l'horaire avec soit un minimum de 2 classes entre lui et la course finale, soit une pause de 20 minutes pour donner aux pilotes qui reviennent à la course finale le temps de récupérer et de préparer leurs karts. Si nécessaire, la course finale peut être retardée davantage si les procédures techniques après le LCQ retardent les pilotes plus longtemps que prévu.

Résultat finale de la journée : Résultat final général de la journée sera déterminé uniquement par l'arrivée soit en LCQ, soit en course finale.

Événement considéré comme officiel : les classes qui terminent au moins une manche de course après les qualifications seront considérées comme officielles pour l'attribution des points de championnat si la course finale ne peut pas être réalisée (aux fins de l'attribution des points de championnat de la saison). Si les classes ont été divisées, le classement final sera déterminé sur la base des mêmes méthodes que lors de la recombinaison des groupes pour la course finale en fonction du dernier tour complété par tous les groupes de course de la classe.

Annulation pour cause d'intempérie (« Rain Out »)/Annulations : Le directeur de course peut, à sa discrétion, considérer un événement comme un "Rain-Out" s'il estime que des conditions météorologiques défavorables empêcheront une journée raisonnable de course en toute sécurité ou pour des raisons de sécurité. Tous les participants légaux recevront 175 points de pluie si cela se produit avant que l'événement ne soit considéré comme officiel. Si la météo empêche le démarrage des activités de l'événement (par exemple, les manches de courses) dans les quatre heures suivant l'heure à laquelle la course devait commencer, le directeur de course doit appeler un "Rain-Out".

Changements de format : À la seule discrétion des responsables de CKNA, le format d'un événement peut s'écarter de la structure précédemment publiée si cela est jugé nécessaire sur la base de la sécurité des compétiteurs ou des limites des installations. Une manche de course peut être éliminée pour terminer une journée de course lorsque des retards météorologiques se produisent.

Dépassement des retardataires : lors des événements des divisions, les officiels utiliseront des drapeaux bleus dans toutes les classes pour aider les pilotes dans le tour de tête à dépasser les retardataires. Tous les efforts seront faits pour émettre un drapeau bleu lorsque la différence de vitesse indique que le pilote sera dépassé dans les 2 prochains tours. Les pilotes recevant un drapeau bleu doivent céder la place aux karts qui passent au tour suivant dans la section la plus sûre à leur disposition.

À la discrétion des directeurs de course, cette politique peut être modifiée pendant une course en raison de circonstances uniques.

Championnat de division CupKarts :

Nombre de courses: Chaque pilote aura droit à des abandons (réduction de points des moins bons résultats) tout au long de la saison de compétition.

- Diminution de point de la division nord : sur les points cumulés sur 8 jours d'évènements, les 6 scores les plus élevés de chaque pilote compteront (2 diminutions)
- Diminution de point de la division sud : sur les points cumulés sur 7 jours d'évènements, les 5 scores les plus élevés de chaque pilote compteront (2 diminutions)
- Chutes de la division Canada : sur les points cumulés sur 6 jours d'évènements, les 5 scores les plus élevés de chaque pilote compteront (1 diminution)

Égalités: En cas d'ex aequo, le compétiteur qui obtient le meilleur résultat aux critères de bris d'égalité ci-dessous se verra attribuer la position la plus élevée. Une fois que l'un ou l'autre des compétiteurs à égalité obtient un meilleur résultat selon les critères ci-dessous (dans l'ordre), il y aura bris de l'égalité et le compétiteur avec le meilleur résultat se verra attribuer la meilleure position : Le total des victoires tout au long de la saison divisionnaire ; puis la plupart des 2e places ; puis la plupart des 3e places ; etc...

Prix et Récompenses : Toutes les courses de division et récompenseront les premières à la 3e place. Les prix du championnat divisionnaire seront décernés aux 3 premiers en points. Si une classe compte en moyenne plus de 20 compétiteurs tout au long de la saison (sans compter les événements nationaux), les 5 premiers recevront des récompenses.

Structure de points des divisions :

Points d'événement : les points sont basés sur les éléments suivants, plus le nombre d'inscriptions par classe de compétition, par événement de course.

1er	2e	3e	4e	5e	6e	7e	8e	9e	10e	11e	12e	13e	14e	15e
200	175	155	140	130	120	110	100	90	80	75	70	65	60	55
16e	17e	18e	19e	20e	21e	22e	23e	24e	25e	26e	27e	28e	29e	30e
50	45	40	35	30	25	20	17	14	11	8	5	2	1	1

Format des événements nationaux CKNA:

Admissibilité : La participation à une série divisionnaire n'est pas requise. Tous les pilotes sont les bienvenus!

Les événements nationaux de CKNA sont des événements de plusieurs jours avec une seule course par classe. Les procédures seront les mêmes que le format divisionnaire de CKNA avec les modifications suivantes:

CKNA National Awards : des récompenses seront proposées aux 5 meilleurs de chaque classe.

Séparation des manches : Dans le cas où une classe dépasse la taille que les officiels de course jugent appropriée pour concourir en même temps, les temps de qualification seront également utilisés pour diviser la classe en groupes de course A / B / C / D :

- Course groupe A = 1er, 5e, 9e, 13e, etc...
- Course Groupe B = 2e, 6e, 10e, 14e, etc...
- Course Groupe C = 3e, 7e, 11e, 15e, etc...
- Course Groupe D = 4e, 8e, 12e, 16e, etc...

Les positions de départ pour les rondes suivantes seront basées sur la position finale de la ronde précédente.

- Les classes utilisant les groupes A / B / C / D verront les positions sur la grille basées en fonction de leur position à l'arrivée de la session précédente. Comme des compétiteurs d'autres groupes sont inclus dans votre prochaine course, il est possible que votre position sur la grille s'améliore ou se détériore en fonction des résultats des autres groupes de la course précédente. En cas d'égalité en position de départ, les temps de qualification seront utilisés pour briser cette égalité.

Cette version du A/B/C/D est unique à CKNA. Cela nous permet de mélanger tous les pilotes sans mettre trop d'impact sur les qualifications. Cela peut sembler déroutant, mais cela fonctionne!

Points des manches : Les points seront gagnés en fonction des résultats de chaque course éliminatoire. Ces points sont utilisés pour déterminer l'ordre de démarrage de la fonction et du LCQ. L'échelle des points est:

1e	2e	3e	4e	5e	6e	7e	8e	9e	10e	11e	12e	13e	14e	15e	16e	17e	18e	19e	20e
100	94	89	85	82	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66
21e	22e	23e	24e	25e	26e	27e	28e	29e	30e	31e	32e	33e	34e	35e	36e	37e	38e	39e	40e
65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46
41e	42e	43e	44e	45e	46e	47e	48e	49e	50e	51e	52e	53e	54e	55e	56e	57e	58e	59e	60e
45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26

Ordre de départ pour les courses finales : les courses finales seront réparties sur la base des points cumulés gagnés tout au long des courses de qualifications (« heat »). Toute égalité sera départagée par les temps de qualification.

Séparer les classes pour la course finale : Bien que tous les efforts soient faits pour que tous les karts soient dans la même course pour la course finale, il peut arriver que ce ne soit pas possible. Dans cette situation, une course qualificative de dernière chance (LCQ) sera ajoutée pour accommoder les pilotes supplémentaires. Le nombre de pilotes transférés automatiquement vers la course finale sera annoncé lors de la réunion des pilotes.

Course qualificative de la dernière chance : Si utilisée, pas moins de 8 karts seront assignés à courir dans le LCQ. Le "cutoff" sera annoncé lors de la réunion des pilotes. Au moins 2 pilotes seront transférés dans la course finale. Le nombre exact sera annoncé avant le LCQ.

Détermination du gagnant : les points ne sont plus conservés une fois que les LCQ et les courses finales ont été communiquées. La course finale est la seule course qui détermine le classement final d'un événement national. Le pilote qui franchira le drapeau à damiers sera Champion National!

Dépassement des retardataires : Lors d'une course nationale, les officiels utiliseront des drapeaux bleus dans les classes Kid Kart et toutes les classes seniors pour aider les pilotes dans le tour de tête à dépasser la circulation doublée. Tous les efforts seront faits pour émettre un drapeau bleu lorsque la différence de vitesse indique que le pilote sera dépassé dans les 2 prochains tours. Les pilotes recevant un drapeau bleu doivent céder la place aux karts qui passent au tour suivant dans la section la plus sûre à leur disposition.

En raison du large éventail d'expérience de conduite et de vitesse dans les classes Cadet, Sportsman et Junior; les pilotes recevront un drapeau noir lorsque ces différences indiquent que le pilote sera dépassé dans les 2 prochains tours. Il s'agit purement d'une mesure de sécurité en raison des vitesses de fermeture qui se produisent à partir de la gamme de niveaux d'expérience des pilotes de ces classes. Les pilotes recevant le drapeau noir doivent retourner immédiatement aux stands en toute sécurité.

À la discrétion des directeurs de course, cette politique peut être modifiée pendant une course en raison de circonstances uniques.

Procédures techniques :

Esprit et intention : Il est impossible de concevoir un ensemble de règles pour gérer chaque scénario. Dans tous les cas où une interprétation des règles est requise, les officiels utiliseront la ligne directrice de "l'esprit et l'intention" des règles écrites pour déterminer s'il y a eu une violation.

Inspection : Une fois qu'un kart a été présenté sur la fausse grille pour une séance notée, il est soumis à l'inspection par les officiels de course. Bien que la plupart des inspections aient lieu après la session, les officiels peuvent effectuer des vérifications ponctuelles avant que le groupe ne soit libéré sur la piste.

Responsabilités : Les inspecteurs techniques ont trois objectifs principaux ; 1) informer les pilotes de tout problème de sécurité potentiel ou infraction aux règles en temps opportun. 2) Veiller à ce que tous les compétiteurs participent dans des conditions équitables. 3) s'assurer que toutes les règles et tous les règlements énoncés ici sont suivis par tous les participants à la série. La légalité de l'équipement d'un participant légal est de la responsabilité de ce participant, tuteur légal ou gestionnaire.

Inspection technique de fin de journée : Les 5 meilleurs karts de la course vedette doivent se présenter au parc fermé immédiatement après être sortis de la zone de la balance de la finale. Les karts seront retenus en parc fermé jusqu'à leur libération par les inspecteurs techniques. Une fois le kart mis en parc fermé, le pilote/aide/mécanicien doit quitter la zone de parc fermé. Personne ne sera autorisé dans la zone du parc fermé après avoir déposé son kart jusqu'à ce que les responsables techniques annoncent qu'ils sont prêts à inspecter leur kart. On s'attend à ce que le représentant des karts soit "dans la zone", afin qu'il puisse surveiller son équipement et être facilement averti du moment où il doit retourner dans la zone technique pour commencer le processus d'inspection. Une fois appelé, un représentant du kart a 10 minutes pour se présenter à la zone technique, sinon il est automatiquement disqualifié.

Parc fermé et zones techniques : Toutes les zones de parc fermé et les zones réservées aux inspections techniques sont interdites à tout le personnel extérieur à la course. Entrer dans l'une de ces zones sans l'autorisation directe des officiels de course peut entraîner des pénalités ou des disqualifications. Pendant l'inspection de l'équipement d'un participant, un seul représentant sera autorisé dans la zone technique avec le pilote.

Téléphones portables et appareils photo : les téléphones portables, les tablettes et les appareils photo ne sont pas autorisés ou à être utilisés dans les zones d'inspection technique par quiconque autre que les officiels de la course.

Changement de moteur/châssis : Si un compétiteur doit changer un moteur ou un châssis, les deux moteurs/châssis sont soumis à une inspection technique. Avant le remplacement, les responsables techniques doivent être informés de votre intention de remplacer le composant. Le moteur ou le châssis remplacé doit être présenté aux responsables techniques lors de l'installation du remplacement. Le compétiteur devra s'élancer à l'arrière de la prochaine course de qualification. Un seul changement de moteur/châssis est autorisé par jour (ou par épreuve lors d'un National). Si le moteur de remplacement doit être utilisé, il ne pourra l'être que par le moteur principal précédemment retiré.

Moteurs/karts courus dans plusieurs classes : Si un moteur/kart est couru dans plusieurs classes, l'inspection technique de fin de journée de l'équipement peut être reportée jusqu'à ce que toutes les classes aient été terminées dans lesquelles l'équipement est en compétition. Une fois inspecté, s'il s'avère non conforme avec les règles, des pénalités seront imposées à toutes les classes dans lesquelles l'équipement a concouru, sauf si la pénalité est spécifiquement pour avoir les pneus scannés incorrects sur le châssis pour l'une des classes.

Outils/méthodes techniques : Il est à la seule discrétion des officiels de course de déterminer les outils et méthodes appropriés utilisés pour vérifier la légalité selon ces règles de tout ce qui est présenté à l'inspection technique.

Scellés : Les techniciens d'inspection se réservent le droit de couper les scellés sur n'importe quel bloc moteur pour vérifier que les composants internes du moteur sont légaux et répondent toujours aux spécifications requises. Après avoir passé l'inspection, les officiels échangeront le bloc moteur démonté avec un tout nouveau bloc moteur de remplacement (Briggs # 555715).

Décisions techniques : les compétiteurs n'ont pas le droit/la possibilité de faire appel des décisions auprès d'une entité extérieure. Tous les efforts seront faits pour prendre toutes les décisions le jour même de l'inspection. Les seules exceptions à cela seront si



les officiels techniques nationaux de CKNA ne sont pas présents à l'événement, et/ou les officiels de course décident qu'il est nécessaire d'envoyer toute pièce ou liquide pour analyse chimique ou technique. Si tel est le cas, la décision ne sera prise qu'après le retour des résultats de l'inspecteur utilisé.

Soumission de pièces au technicien national ou au laboratoire de CKNA : si les responsables techniques sur place exigent qu'une pièce soit soumise aux responsables techniques nationaux de CKNA ou à un laboratoire pour rendre une décision sur sa légalité, la pièce doit être emballée et scellée dans la zone d'inspection avant qu'elle ne quitte cette zone. Si la pièce contient des résidus de carburant ou d'huile, elle doit être contenue dans un sac en plastique avant d'être scellée dans la boîte. Un morceau de papier doit être inclus avec les coordonnées du compétiteur. Le compétiteur et l'officiel technique doivent signer leurs noms sur le ruban en haut et en bas de la boîte. Cela commence la "chaîne de traçabilité". L'inspecteur expédiera la pièce suspecte à National Tech dans les 3 jours ouvrables. Dès réception de la pièce, National Tech rendra un verdict sur la légalité des pièces dans les 5 jours ouvrables suivant la réception. Si elle est jugée légale, la pièce sera retournée au compétiteur aux frais de CKNA. Toute rupture de la « chaîne de traçabilité » dans laquelle CKNA ne peut raisonnablement garantir que la pièce est « conforme à la technologie » au moment de l'inspection initiale entraînera la conservation par le compétiteur de son résultat final.

Confiscation des pièces : les responsables techniques ont le droit de confisquer toute pièce jugée illégale pour quelque raison que ce soit. De plus, les inspecteurs techniques peuvent choisir de confisquer toute pièce de moteur qu'ils soupçonnent fortement d'avoir été modifiée pour obtenir un avantage en termes de performances, qu'elle soit conforme ou non aux spécifications, ou toute pièce qu'ils estiment sortir des spécifications initialement ou au cours de l'utilisation normale. C'est pour protéger l'esprit et l'intention de la série. Dans le cas où aucune intention de contourner les règles n'est établie, une pièce de rechange sera fournie au compétiteur dans la mesure du possible.

Pneus

Pneus approuvés : Tous les événements de la CKNA utiliseront le Vega VAH pour les sessions sur piste sèche et le Vega W6 pour les sessions sur piste humide. Ce sont les seuls pneus autorisés tout au long de la fin de semaine lors des événements de la CKNA, y compris les jours de pratique.

Pays d'origine des pneus : Comme chaque pays a son propre importateur Vega, des marquages supplémentaires seront apposés sur les pneus par Vega pour différencier le pays d'origine dans lequel les pneus ont été importés. Les pneus VAH en provenance des États-Unis n'auront pas d'étiquetage supplémentaire. Les pneus VAH en provenance du Canada porteront l'inscription « CC » en tant qu'étiquette supplémentaire. Mis à part le marquage supplémentaire, ces pneus sont identiques en tous points.

Règles de la division des pneus aux États-Unis : Les concurrents peuvent choisir de courir avec des pneus usagés ou neufs sans l'étiquette canadienne supplémentaire aux Événements divisionnaire des États-Unis. Le même train de pneus slicks doit être utilisé pendant toute la journée de course dans toutes les séances chronométrées (qualifications, manches et finales). Les concurrents scanneront les pneus avant de se qualifier samedi pour les courses de la journée. Si un compétiteur choisit de changer pour un autre train de pneus slicks neufs ou usagés pour les courses du dimanche, il aura l'occasion de scanner ce deuxième train le dimanche avant les qualifications. Si aucun pneu supplémentaire n'est scanné, le coureur devra courir sur le même train que celui qui a été scanné pour la compétition de samedi. Les pneus pluie ne seront pas scannés lors des événements de division.

Règles de division canadiennes sur les pneus : Les compétiteurs peuvent choisir de courir sur des pneus usagés ou neufs avec l'étiquetage canadien supplémentaire à un Événement de la division canadienne. Le même train de pneus slicks doit être utilisé pendant tout le week-end dans toutes les séances chronométrées (qualifications, manches et Fonctionnalités). Les concurrents scanneront les pneus avant de se qualifier samedi pour les courses du week-end. Les pneus pluie ne seront pas scannés à Événements divisionnaires.

Règles des pneus Nationaux et Grand Nationaux : Tous les concurrents devront acheter un ensemble de pneus de course slicks pour toutes les courses nationales et les courses de Grands nationaux. Ces pneus proviennent tous du même lot afin d'assurer la continuité. Les pneus slicks achetés lors de l'inscription doivent être utilisés pour le tout le week-end dans toutes les sessions chronométrées (qualifications, manches et fonctionnalités). Un compétiteur peut choisir de s'entraîner sur ces pneus de course, ou sur un jeu supplémentaire acheté lors de l'inscription ou sur un jeu qu'il possède déjà. Les compétiteurs peuvent fournir leurs propres pneus pluie (usagés ou neufs) ou acheter un jeu en s'inscrivant. Un seul train de pneus pluie sera autorisé par épreuve. Les pneus des concurrents seront scannés au fur et à mesure qu'ils seront ramassés, et ils devront apporter leurs pneus pluie au bureau des pneus pour être également scannés.

Pneu(s) endommagé(s) pendant la compétition : Après approbation des officiels, un seul pneu peut être remplacé par un pneu « dans un état similaire » dans le cas où un pneu est endommagé et jugé dangereux en raison de circonstances imprévues sur la piste sans pénalité. Si plusieurs pneus (jusqu'à 2) doivent être remplacés par des pneus « en état similaire », le concurrent doit prendre le départ à l'arrière de la course suivante. Si seuls des pneus neufs sont disponibles, le concurrent partira à l'arrière du peloton lors de la prochaine course de qualification ET devra également prendre une pénalité de 10 positions sur la grille de départ. Un maximum de 2 pneus peuvent être remplacés par incident.

Préparation des pneus : La préparation des pneus est strictement interdite. Cela inclut tout produit chimique ou liquide appliqué sur le pneu, autre que l'eau. Responsables de la technologie choisir, s'il y a lieu, n'importe quelle méthode d'essai disponible pour détecter la préparation ou la modification des pneus. Cela inclut, mais sans s'y limiter, les tests de duromètre et les renifleurs de

pneus. Les pneus doivent être duométriques +/- 3 points des pneus concurrents vérifiés en même temps avant ou après cette session. À la discrétion du technicien, les pneus peuvent être confisqués pour être envoyés à des tests de laboratoire par spectromètre de masse. Étant donné que les tests de laboratoire sont effectués hors site par un tiers, les résultats de la classe ne seront pas rendus officiels tant que les tests ne seront pas terminés.

Chauffe-pneus/grattoirs : Les chauffe-pneus ne sont pas autorisés sur le lieu d'un événement de l'ACKNA. Les concurrents peuvent utiliser un pistolet thermique/racleur pour nettoyer les pneus s'ils le souhaitent, mais les pneus doivent être à une température ambiante avant d'entrer sur la grille de départ.

Pénalités – ligne directrices:

Vous trouverez ci-dessous les sanctions standard et la manière dont elles seront évaluées. Cependant, nos fonctionnaires sont informés que « la peine doit correspondre au crime ». Cela signifie que le directeur de course a toute autorité pour ajuster la sévérité de toute pénalité en fonction de ces directives.

Pénalités pour la ligne de tramway et la procédure de départ :

- 2 pneus hors des lignes de tram seront une pénalité de 2 positions
- 4 pneus hors des lignes de tram seront une pénalité de 4 positions
- Pousser avant que le drapeau vert ne soit affiché sera une pénalité de 2 positions
- Sauter le départ sera une pénalité de 2 positions

Pénalités de blocage :

- Incident unique : **Pénalité minimale de 2 positions o Il peut y avoir autant de positions que de karts que les officiels de course estiment que nous sommes retardés par les actions du pilote.**
- Incidents multiples : **Disqualification**

Pénalités mécaniques (si elles ne sont pas dues à un contact) :

- **Ballast perdu : pénalité de 5 positions + pénalité de 5 secondes dans la course suivante (le cas échéant)**
- **Caméra perdue : pénalité de 5 positions + pénalité de 5 secondes dans la course suivante (le cas échéant)**
- **Roue perdue : pénalité de +5 secondes dans la course suivante (le cas échéant)**

Les pénalités de corridor de départ, de procédure de départ et de blocage ne peuvent pas être signifiées via le drapeau d'avertissement

Infractions de contact et de conduite : Au minimum, les pénalités doivent être suffisamment sévères pour pénaliser le pilote fautif de tout avantage de piste ou de position obtenu par l'action. Généralement, les pilotes recevant une pénalité pour infraction de conduite seront marqués derrière le(s) kart(s) avec lesquels ils ont été impliqués dans l'incident. Les officiels peuvent également ajouter des positions supplémentaires à cette pénalité pour dissuader davantage le comportement. Cependant, le contact ne se traduit pas toujours par un changement de position. Par conséquent, les officiels peuvent également pénaliser un pilote pour un contact qui n'a pas entraîné de changement de position également. Cette pénalité sera au minimum de 2 positions.

Infractions Moteur et Châssis : Si une pièce s'avère illégale après les inspections techniques, le pilote sera disqualifié. S'il est retrouvé après les qualifications ou les manches, le kart n'est disqualifié que pour cette manche. Une fois l'infraction technique rectifiée, le kart/pilote sera autorisé à reprendre les jours de course, mais prendra le départ à l'arrière de la prochaine session à laquelle il participera. Si une infraction est constatée après la finale, la disqualification est pour les résultats de toute la journée. L'officiel technique déterminera également la nature de l'infraction. S'ils déterminent que l'infraction était une tentative intentionnelle de la part du pilote, du technicien ou du fournisseur de pièces de contourner les règles pour obtenir un avantage concurrentiel, la disqualification ne pourra pas être annulée et le pilote sera disqualifié pour le reste de la journée, quel que soit quand l'infraction aura été constatée durant l'évènement. Si l'officiel technique détermine qu'il s'agissait d'une infraction involontaire, le compétiteur peut utiliser la course comme une diminution des points de championnat selon les règles de division.

Infractions liées aux pneus : tout compétiteur trouvé avec les mauvais pneus à la fin d'une course de qualification sera disqualifié de cette course. Si les mauvais pneus sont identifiés dans une course finale, la disqualification est pour les résultats de toute la journée. Il s'agit d'une disqualification non annulable. Tout compétiteur pris en train d'utiliser la préparation des pneus sera disqualifié et banni à vie des événements CKNA.

Règle du dénominateur commun : Malheureusement, les officiels ne peuvent pas tout voir et ne peuvent pas toujours déterminer la faute d'un incident. Chaque fois qu'un incident sur la piste se produit et qu'un pilote abandonne une course, tous les compétiteurs impliqués dans l'incident, quelle que soit leur faute, seront documentés par le responsable du score. Si un pilote est impliqué dans 3 incidents où aucune faute n'a été déterminée par les officiels de course dans une période de 3 événements ou jours de points, une pénalité de grille de 5 positions sera accessible lors de sa prochaine course programmée. Tous les efforts seront faits pour informer les pilotes s'ils atteignent 2 incidents notés au cours de la période de 3 événements. Si les officiels de course peuvent déterminer qu'un incident n'a pas été commis et qu'il s'agissait d'un "incident de course", les pilotes impliqués ne seront pas

documentés.

Violations de conduite : Toute pénalité/disqualification infligée à un pilote en raison d'une pénalité de conduite sur piste ou hors de la piste ne pourra pas être abandonnée. Un pilote est également responsable des actions de son équipage, de ses techniciens et des autres personnes participant à l'événement en son nom. Un langage abusif, des menaces ou des altercations physiques avec quiconque, y compris les officiels de course, entraîneront des disqualifications immédiates, des suspensions et potentiellement une expulsion de l'installation / de la série. Veuillez consulter la section "Conduite" pour une explication plus détaillée.

Panne mécanique / Pénalités de bris : Si les officiels de course déterminent qu'un compétiteur est illégal après l'inspection d'après-course en raison d'un incident sur la piste ou d'une panne mécanique, le pilote sera disqualifié pour cette course. Ces infractions peuvent inclure un échappement endommagé / manquant, ne pas avoir fait le poids à la pesée après la course, un pare-choc avant manquant, etc. S'il s'agit de la seule disqualification que le pilote reçoit pour la journée, il pourra être utilisé comme diminution d'une course au championnat.

Remboursements : aucun remboursement des frais payés à la série ou à la piste hôte ne sera émis en raison d'une disqualification, d'une suspension, etc.

De plus, tout vendeur, sponsor, fournisseur de services (ex. mécanicien ou syntoniseur de moteur) qui, selon les responsables, a intentionnellement tenté de contourner les règles dans le but d'obtenir un avantage pour son client, se verra interdire d'assister aux futurs événements CKNA à quelque titre que ce soit. Ce sera à la discrétion de CKNA si l'individu est interdit, ou l'ensemble de l'entreprise dans laquelle il représente. Un fournisseur recevant des mesures disciplinaires n'a aucun lien avec les sanctions potentielles infligées à un participant inscrit.

Il n'est pas acceptable d'utiliser vos clients comme cobayes pour voir ce que vous pourriez faire. Ils méritent mieux!

Procédure - Demande de révision de résultats:

Demande de révision de la décision d'un officiel par un officiel de course : la demande de révision de la décision d'un officiel de course ou d'un incident en piste doit être faite par écrit dans les 30 minutes suivant l'information du pilote/manieur sur l'infraction ou l'incident ou la fin de la course, selon la durée la plus longue.

Un officiel de révision sera posté dans la zone technique tout au long de l'événement. Dans le cas où un officiel de révision n'est pas disponible, l'officiel de balance agira à sa place. Les formulaires de demande de révision dûment remplis doivent leur être apportés avec le bordereau de pénalité émis par CKNA et le paiement en espèces de 100 \$ associé (200 \$ lors des événements nationaux). L'officiel de révision rassemblera toutes les informations pertinentes et les présentera au directeur de course ou à d'autres officiels nommés par le directeur de course.

À leur seule discrétion, les officiels peuvent choisir d'interroger d'autres compétiteurs en relation directe avec la demande de révision. Aucun « témoignage de tiers » ne sera valable. Les travailleurs de coin impliqués dans la pénalité seront interrogés par l'officiel de révision ou le directeur de course.

Vous avez le droit de fournir des preuves vidéo de caméra à bord dans le cadre de votre demande de révision. Afin d'être éligible pour soumettre des images embarquées, vous devez déclarer lors de l'inscription avant la qualification que vous utiliserez une caméra embarquée.

- En déclarant avoir une caméra à bord, vous vous engagez également à fournir vos images embarquées aux officiels de course à tout moment où ils en feront la demande.
- Le refus de fournir une vidéo à la demande de l'officiel entraînera la disqualification.

Si une vidéo embarquée est fournie comme preuve dans une demande de révision, vous devez apporter votre propre ordinateur portable ou autre appareil pour que les responsables puissent visionner les images. Soyez prêt à le laisser à l'officiel ET à lui fournir tout mot de passe requis pour le déverrouiller au cas où l'écran s'éteindrait. L'appareil doit avoir la vidéo complète disponible, pas seulement le clip en question.

Jusqu'à deux angles (ou un 360°) de séquences vidéo embarquées peuvent être soumis avec votre demande de révision. La vidéo ne sera examinée que dans les courses de manche qualificative (« Heat ») ou finales (« Feature ») (exception pour la pénalité de « bump drafting » lors des qualifications uniquement).

Les circonstances suivantes sont les seules disponibles pour l'examen vidéo :

- Le compétiteur s'est vu infliger une pénalité pour « Bump drafting » lors des qualifications
- Le compétiteur s'est vu infliger une pénalité pour une infraction liée à un contact
- Le compétiteur s'est vu infliger une pénalité pour être sorti de la piste et avoir obtenu un gain de position.
- Le compétiteur s'est vu infliger une pénalité pour dépassement dans les conditions drapeau jaune agité
- Le compétiteur a reçu une pénalité pour violation de corridor de départ
- **Un compétiteur n'est pas d'accord avec les résultats d'une photo d'arrivée**

Les images embarquées ne peuvent pas être utilisées pour créer une décision ou une pénalité qui n'a pas été appelé à l'origine sur la piste.

Un haut niveau de preuve sera nécessaire pour avoir un examen vidéo réussi. La vidéo doit montrer des preuves visuelles claires et évidentes que l'appel en piste était incorrect ou que l'incident a été créé par les actions d'un autre compétiteur.

Les officiels vous informeront du résultat du processus. Laissez un numéro de portable valide pour être contacté. Les frais d'examen ne seront remboursés que si l'examen aboutit à la validité de la protestation. Toute demande de révision de la décision d'un officiel qui ne peut être résolue dans les 60 minutes suivant le début de la révision sera jugée invalide.

Les compétiteurs ne sont autorisés à soumettre qu'une seule demande par événement/week-end, quel que soit le nombre de classes qu'ils ont inscrites. Ce n'est qu'après une évaluation réussie qu'un compétiteur sera autorisé à soumettre une deuxième évaluation plus tard dans l'événement/le week-end.

Les officiels de course se réservent le droit de revoir toute autre vidéo obtenue officiellement à la discrétion du directeur de course ou de l'officiel de révision. Les compétiteurs ne seront pas autorisés à demander cet examen supplémentaire.

Bien qu'une demande de révision ne puisse pas être utilisée pour créer une pénalité qui n'a pas été appelée pendant la course, les officiels se réservent le droit d'utiliser toute séquence obtenue officiellement pour confirmer un appel si la course se termine sous révision (drapeaux noirs et à carreaux ensemble). Les officiels n'auront pas plus de 60 minutes pour résoudre toute course qui se termine dans ces conditions d'examen.

Demande de révision d'une infraction technique : ces révisions ne seront autorisées que si un officiel technique national de CKNA n'est pas sur place pour un événement. La demande de révision de la décision d'un officiel technique doit être faite dans les 30 minutes suivant l'information du pilote/manieur de la décision et avant que la pièce de châssis ou le moteur ne quitte la zone technique. Un document écrit comprenant un aperçu du protêt et les informations de contact doit être présenté à l'officiel de course désigné avec 200 \$ en espèces. La pièce doit être emballée et scellée dans la zone d'inspection technique avant qu'elle ne quitte la zone. Si la pièce est un composant de moteur, le moteur entier doit être contenu dans un sac en plastique avant d'être scellé dans une boîte. Les coordonnées du compétiteur doivent également être incluses dans la boîte. Le compétiteur et l'officiel technique doivent signer leurs noms sur le ruban en haut et en bas de la boîte. Cela commence la "chaîne de traçabilité". L'inspecteur expédiera la pièce suspecte au technicien national dans les 3 jours ouvrables. Dès réception de la pièce, le technicien national rendra un verdict sur la légalité des pièces dans les 5 jours ouvrables. Si elle est jugée légale, la pièce sera retournée au compétiteur aux frais de CKNA avec ses frais de protestation de 200 \$. Toute rupture de la « chaîne de traçabilité » dans laquelle CKNA ne peut raisonnablement garantir que la pièce est telle qu'elle a été vue au moment de l'inspection initiale entraînera l'annulation de la protestation des compétiteurs.

Réclamation technique d'un compétiteur : la réclamation contre la légalité de l'équipement d'un compétiteur ne peut être faite que par un pilote/technicien de la même classe de compétition. Un protêt écrit décrivant l'infraction présumée accompagné de 200 \$ en espèces doit être présenté aux officiels de la course dans les 30 minutes suivant la fin de la course finale et avant que l'un ou l'autre kart ait quitté la zone de fourrière. Seuls les éléments pouvant être considérés comme un avantage en termes de performances peuvent faire l'objet d'un protêt.

Avant que l'équipement protesté ne soit touché par les responsables techniques, l'équipement du manifestant sera d'abord inspecté pour vérifier sa légalité. Une fois passé, le matériel contesté sera alors contrôlé. Au minimum, l'officiel technique vérifiera la plainte nommée dans la protestation. Les responsables techniques peuvent vérifier tout ce qu'ils choisissent sur l'équipement de l'un ou l'autre des compétiteurs tout au long du processus.

- Si l'équipement du protestataire s'avère illégal, le protêt est nul et les frais sont perdus. Le pilote protestataire reçoit également une disqualification non annulable pour avoir été déclaré illégal. Les frais de protêt sont perdus. Le kart protesté reste intact.
- Si les deux karts/moteurs ont été jugés légaux par les inspecteurs techniques, les frais de protêt sont également perdus.
- Les frais de 200 \$ ne sont remboursés que si les procédures de protêt concluent que l'équipement du protestataire est légal ET qu'une infraction est constatée sur l'équipement contesté.
- Dans le cas où le protêt est perdu ET que les deux moteurs ont été inspectés, le compétiteur faisant l'objet du protêt recevra 100 \$ des frais de protestation de 200 \$

Moteurs – Règlements technique :

206 : Toutes les classes pilotant le moteur 206 suivront l'ensemble de règles Briggs and Stratton le plus récent disponible sur ; <http://www.briggsandstratton.com/> avec les compléments suivants :

Carburant : Le carburant spécifique à chaque course sera spécifié dans les règles supplémentaires de l'événement. CKNA s'efforce toujours de choisir l'option la plus abordable et la plus pratique dans chaque établissement.

Bougies d'allumage : En plus de Briggs 30.a.c, l'écart de la bougie d'allumage AR3910X est un élément technique. L'écart mesuré entre chaque point de mise à la terre et l'électrode doit être d'au moins 0,018". Cela peut être mesuré avec la jauge à pointe du kit

Briggs Tech-Tool pour tubes d'émulsion (0,0185" Classe Z No-Go).

Scellement du moteur : les inspecteurs techniques scelleront, à leur discrétion, toute partie du moteur avec de la peinture de marquage après les qualifications. Si des réparations sont nécessaires et qu'un emplacement scellé doit être ouvert, un inspecteur technique doit être présent avant le début des travaux. Le moteur doit être refermé avant de retourner sur la piste.

Vérification de l'arbre à cames : En plus des diverses vérifications du profil de came spécifiées dans l'ensemble des règles de Briggs et Stratton, les inspecteurs techniques de CKNA vérifieront que le centre du lobe d'admission se situe entre 105° et 107°.

- Toute mesure d'arbre à cames en dehors de cette spécification entraînera la disqualification et la confiscation du bloc court (défini comme tous les composants du moteur scellé, y compris la came, les poussoirs, la manivelle, la tige, le piston, etc.) pour une inspection plus approfondie par le CKNA National Tech. Si une inspection plus approfondie révèle des preuves d'altération des composants scellés dans le bloc court et/ou une tentative évidente de contourner les règles, des suspensions peuvent également être émises après la course.
- Un bloc court de remplacement peut être fourni à la discrétion de l'organisation en fonction des disponibilités. Seuls les concurrents dont l'arbre à cames est contrôlé à 0,5 degré ou moins en dehors de la spécification peuvent être éligibles pour recevoir un bloc court de remplacement.

Classes de compétition :

Kid Kart (USA):

Moteur Briggs and Stratton 206
Glissière noire Junior Stock (Pièce#555732) .310
Glissière RLV #5507 Échappement
Kid Kart Châssis: 200 lbs., Kart et pilote
Cadet Châssis: = 215 lbs., kart et pilote
Âgé de 5-8 ans
La décharge de 365 jours ne s'applique pas aux jeunes pilotes de cette classe. Doit avoir au moins 5 ans à la date du concours

17/57 ratio d'engrenage, chaîne #35
Embrayage: MaxTorque Pièce#555727 seulement
Pneus secs: Vega VAH 4.60 Avant, 4.60 Arr
Pneus pluie: Vega w6 4.20 Avant, 4.20 Arr
Pneus Circonférence max: 33.75" (à temp.Amb.)

Cadet (USA):

Moteur Briggs and Stratton 206
Glissière Rouge, ouverture max .440"
(Pce#555733)
245 lbs, kart et pilote, âgé de 8-10 ans
Châssis cadet seulement
Pneus secs: Vega VAH 4.60 Avant, 4.60 Arr
Pneus pluie: Vega w6 4.20 Avant, 4.20 Arr
Largeur max - roues: 5.625 Avant, 5.625 Arr

Cadet (Canada):

Moteur Briggs and Stratton 206
Glissière Rouge, Ouverture max.440"
(Pce#555733)
235 lbs., kart et pilote, âgé de 8-11 ans
Châssis cadet seulement
Pneus secs: Vega VAH 4.60 Avant, 4.60 Arr
Pneus pluie: Vega w6 4.20 Avant, 4.20 Arr
Largeur max - roues: 5.625 Avant, 5.625 Arr

Sportsman (USA):

Briggs and Stratton 206 Engine
Glissière Verte, Ouverture max.490"
(Pce#555740)
280 lbs., kart et pilote, âgé de 10-13 ans
Châssis cadet ou standard (largeur max 50")
Pneus secs: Vega VAH 4.60 Avant, 4.60 Arr
Pneus pluie: Vega w6 4.20 Avant, 4.20 Arr
Largeur max - roues: 5.625 Avant, 5.625 Arr

Junior Light (Canada):

Moteur Briggs and Stratton 206
Glissière bleue, Ouverture max.520"
(Pce#555734) 265 lbs., kart et pilote, âgé de 11-15 ans
Châssis standard seulement
Pneus secs: Vega VAH 4.60 Avant, 6.00 Arr
Pneus pluie: Vega w6 4.20 Avant, 6.00 Arr
Largeur max - roues: 5.625 Avant, 8.50 Arr

Junior (USA):

Moteur Briggs and Stratton 206
Glissière Dorée, Ouverture max .570" (Pce#555741)
320 lbs., kart et pilote, âgé 11-15 ans
Châssis standard seulement
Pneus secs: Vega VAH 4.60 Avant, 6.00 Arr
Pneus pluie: Vega w6 4.20 Avant, 6.00 Arr
Largeur max - roues: 5.625 Avant, 8.50 Arr

Junior (Canada):

Moteur Briggs and Stratton 206
Glissière Dorée, Ouverture max .570" (Pce#555741)
300 lbs., kart et pilote, âgé de 11-15 ans
Châssis standard seulement
Pneus secs: Vega VAH 4.60 Avant, 6.00 Arr
Pneus pluie: Vega w6 4.20 Avant, 6.00 Arr
Largeur max - roues: 5.625 Avant, 8.50 Arr

Senior Light

Moteur Briggs and Stratton 206
Glissière stock noire (Pce#555590)
340 lbs., kart et pilote, agé de 15 ans et plus
Pneus secs: Vega VAH 4.60 Avant, 6.00 Arr
Pneus pluie: Vega w6 4.20 Avant, 6.00 Arr
Largeur max - roues: 5.625 Avant, 8.50 Arr

Senior Medium

Moteur Briggs and Stratton 206
Glissière stock noire (Pce#555590)
365 lbs., kart et pilote, âgé de 15 ans et plus
Pneus secs: Vega VAH 4.60 Avant, 6.00 Arr
Pneus pluie: Vega w6 4.20 Avant, 6.00 Arr
Largeur max - roues: 5.625 Avant, 8.50 Arr

Senior Heavy

Moteur Briggs and Stratton 206
Glissière stock noire (Part#555590)
390 lbs., kart and driver, agé de 15 ans et plus
Pneus secs: Vega VAH 4.60 Avant, 6.00 Arr
Pneus pluie: Vega w6 4.20 Avant, 6.00 Arr
Largeur max - roues: 5.625 Avant, 8.50 Arr

Masters

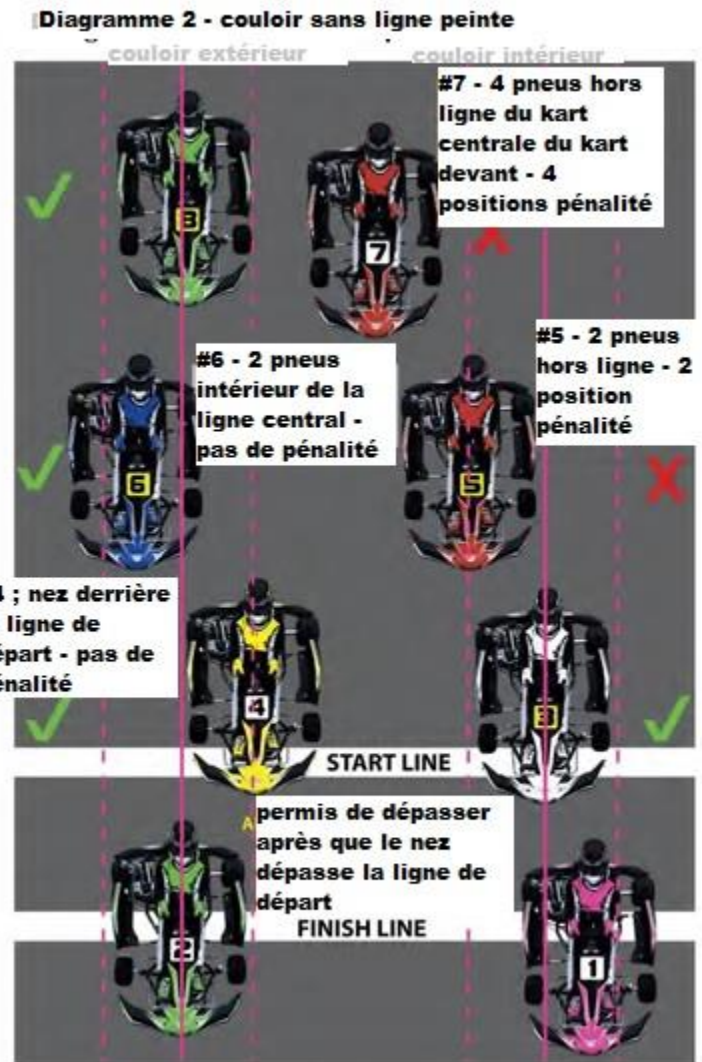
Moteur Briggs and Stratton 206
Glissière stock noire (Pce#555590)
390 lbs., kart et pilote, âgé de 35 ans et plus
Pneus secs: Vega VAH 4.60 Avant, 6.00 Arr
Pneus pluie: Vega w6 4.20 Avant, 6.00 Arr

Legends

Moteur Briggs and Stratton 206
Glissière stock noire (Pce#555590)
375 lbs., kart et pilote, âgé de 50 ans et plus
Pneus secs: Vega VAH 4.60 Avant, 6.00 Arr
Pneus pluie: Vega w6 4.20 Avant, 6.00 Arr

Vous trouverez ci-dessous un résumé de nos procédures de départ et des photos détaillées montrant ce qui est et n'est pas une violation de la ligne de tramway. Nous comprenons que c'est différent de la façon dont beaucoup d'autres organisations organisent leurs départs, mais nous avons prouvé que cette méthodologie fournit les départs les plus cohérents et les plus sûrs possibles pour nos événements.

- Les pilotes doivent s'approcher du drapeau vert à une vitesse lente et régulière.
- Il n'y aura pas de cônes d'accélération ou de points définis.
- Il ne doit pas y avoir de poussée ou de contact pare-chocs contre pare-chocs au départ.
- Cette vitesse sera fixée par le poseur de poteaux et devra être maintenue de manière régulière une fois qu'il est entré dans les lignes de tramway jusqu'à ce que le drapeau vert soit affiché.
- Le drapeau vert ne sera pas affiché si les officiels de la course déterminent que le peloton allait trop vite.
- Les pilotes ne peuvent pas sortir des lignes de tramway tant que l'avant de leur kart n'a pas dépassé la ligne de départ.
- Des pénalités seront imposées si les pneus d'un pilote sont à l'extérieur des lignes.
- Toute partie du pneu qui touche la ligne sera jugée conforme à la règle.
- Dans la mesure du possible, les responsables utiliseront la vidéo pour faire respecter les procédures de démarrage de la ligne de tramway.



(Les lignes roses de ce diagramme sont à titre de référence visuelle)

Si les lignes de tramway ne sont pas disponibles sur la piste, les pilotes doivent rester dans la formation dans laquelle ils se sont approchés du drapeau jusqu'à ce qu'ils passent la ligne de départ, et les officiels ne dénonceront une infraction à la ligne de tramway que si le kart d'un pilote est à plus de la moitié du premier kart de cette rangée

Châssis/Structure

Construction du châssis	Châssis fabriqué commercialement, avec un matériau de tube rond ferreux min 1.0", max 1.4" diamètre. Les tubes de 1,0" à 1,124" de diamètre doivent avoir une épaisseur de paroi de 0,068" min. Tube de 1.125" - Un diamètre de 1,4 po doit avoir une épaisseur de paroi de 0,050 po min. Le matériau doit être un acier laminé à froid soudé à l'arc électrique ou plus résistant.		
Suspension	L'utilisation de tout type de suspension est illégale		
	Châssis Kid Kart	Châssis Cadet	Autres Châssis
Classes acceptées:	Kid Kart	Kid Kart, Cadet, Sportsman	Sportsman, Junior, Senior, Masters, Legends
Longueur de l'empattement	29"-31"	35" - 41"	39.75" - 43"
Largeur total maximum de la voie	Avant 40", Arrière 42", <i>veuillez consulter les règles de largeur d'essieu et de carrosserie</i>	50", <i>veuillez consulter les règles de largeur d'essieu et de carrosserie</i>	55.125", <i>veuillez consulter les règles de largeur d'essieu et de carrosserie</i>
Longueur totale maximale	À être confirmé	Châssis Cadet: 71"	Autres Châssis: 82"
Hauteur	20" maximum en tout point	26" maximum en tout point	26" maximum en tout point
Essieux et moyeux de roue			
Design de moyeux	Les moyeux de roue doivent être en métal, utilisant des goujons de roue de 5/16 ou 8 mm		
Roulements	Pas de roulements à course divisée. Style balle ou aiguille uniquement.		
Matériel d'essieu	Essieu de metal ferreux seulement. Pas de fibre de carbone ou de composite. .Épaisseur du mur du tube : 050" minimum		
Caracteristiques d'essieu	Solide ou tubulaire, d'un diamètre de 25 à 50 mm (0,98" - 1,97"). Il doit s'agir d'un modèle « d'essieu moteur » avec les deux moyeux de roue verrouillés sur l'arbre d'essieu. Les raidisseurs d'essieu sont autorisés, mais doivent avoir une fixation secondaire par boulon, circlip, etc.		
Largeur de la voie	La largeur maximale est mesurée au point le plus à l'extérieur des roues/pneus. Les essieux ne doivent pas dépasser du bord extérieur de la roue.		
Transmission			
Embrayages	Voir Règles du moteur Briggs©. Les règles de réclamation d'embrayage ne seront appliquées lors d'aucun événement CKNA. Tous les composants fournis par le fabricant doivent être présents. Les rondelles/cales qui font partie de l'ensemble d'embrayage sont des éléments non techniques (à l'exception des pare-poussière). Clarification des règles 32c, 32e, 32f : comme de nombreux fabricants d'embrayages utilisent des pilotes interchangeables, CKNA autorisera tout pilote d'embrayage #35/#219 qui s'adapte correctement au tambour approuvé.		
Gardes chaînes/Embrayages	Des protections de chaîne/d'embrayage sont requises et doivent être fixées au moteur. Ils doivent être conçus de manière à empêcher qu'une chaîne cassée n'entre en contact avec le pilote.		
Convertisseurs de couple/transmissions	Pas permis		
Chaîne	Chaînes #35 or #219 sont permises (#35 seulement pour la classe Kid Kart)		
Lubrificateur de chaîne	Pas permis		
Direction			
Design	Systèmes de direction mécaniques directs uniquement.		
Colonne de direction	Tige ronde de matériau ferreux de diamètre minimal de 0.625". Épaisseur minimale du tube de 0.070". Pas d'extension permis.		
Moyeu de direction	Ne peut pas être soudé à l'arbre. Doit utiliser un boulon d'au moins 1/4 po (6 mm) pour la fixation. Aucun système de détachement rapide autorisé.		

Volants	Design avec 3 branches et plus. Diamètre minimum de 10 po. Volant peut être disponible sur le marché et 1/3 de la partie supérieure ouverte acceptée. Les volants de type papillon avec un minimum de diamètre de 10 po et des poignées de 5 po sont acceptés.
Fixations de volants	Les adaptateurs (cales) droits ou à angles peuvent avoir 2 po d'épaisseur maximale.
Bielles de direction	Acier ou aluminium seulement
Sécurité de la direction	Tous les composants des systèmes de direction doivent être clavetés, câblés de sécurité ou à double écrou.

ROUES et PNEUS

Pneus approuvés	Pneus Vega VAH pour le sec: Kid Kart, Cadet, Sportsman=4.6" Avant, 4.6" Arr Junior, Senior = 4.6" Avant, 6.0" Arr	Pneus Vega w6 pour la pluie: Kid Kart, Cadet, Sportsman=4.2" Avant, 4.2" Arr Junior, Senior = 4.6" avant, 6.0" Arr
Préparation chimique pour les pneus	STRICTEMENT INTERDIT	
Roues	Toutes roues disponibles de 5 po de diamètre sur le marché Kid Kart, Cadet, Sportsman classes = 5.625" max de largeur avant et arrière Junior, Senior, Masters, Legends classes= 5.625" avant, 8.50" arr – largeur max Largeur maximum sera mesurée de l'épaulement extérieur à l'épaulement extérieur de l'autre côté de la roue comme utilisé en course	
Couverture de roues - enjoliveurs	Pas permis	
Poids d'équilibrage de la roue	Ne peut pas dépasser 1/4 onces par pièce.	

FREINS

Général	Tous les karts doivent avoir des freins arrière jugés adéquats pour arrêter le kart en cas d'urgence
Matériau des freins	Matériaux disponibles dans le commerce uniquement. Pas de fibre de carbone
Système de frein double	Les systèmes de freinage double ne sont autorisés qu'à l'arrière du kart. Pas de freins avant. Les karts équipés de systèmes de freinage avant doivent avoir les freins avant désactivés en retirant la tige d'actionnement ou les conduites de frein.
Attache de freins	Tous les karts doivent avoir une attache de frein secondaire en cas de défaillance de la tige de commande de frein primaire. Cette attache doit être min. Fil d'acier .090".
Système de fixation	Toutes les fixations de frein et les composants critiques doivent comporter des clavettes, un fil de sécurité, un double écrou ou des écrous de blocage mécaniques en métal pour éviter la perte de frein sur la voie.
Lignes de frein et fixations	Freins hydrauliques uniquement (sauf châssis kid kart). Les raccords doivent être exempts de fuites. Les conduites de frein doivent être sécurisées pour éviter l'usure.

Pare-chocs et barres latérales

Pare-choc avant	Deux tubes en acier sont nécessaires pour le pare-chocs avant. Le tube supérieur doit avoir un diamètre minimum de 0,625 pouce et être fixé au cadre à chaque extrémité. Le tube inférieur doit avoir un diamètre minimum de 0,750 po et être fixé au cadre à chaque extrémité. Ces tubes ne doivent pas être à plus de 1/2 pi de la verticale par 3 po de hauteur. Le bord d'attaque des barres de pare-chocs avant doit être à au moins 13 3/4 po de l'axe des roues avant. Le bord supérieur de la barre supérieure doit être à au moins 7 3/4" du sol avec le pilote assis dans le kart. Toutes les barres homologuées CIK sont légales.
Pare-chocs avant et système de pédales	En plus de ce qui précède, si le pare-chocs avant intègre des points de fixation de pédale, il doit être soudé au cadre ou boulonné à l'aide de fils de sécurité / goupilles fendues.
Barres latérales	Doit être en acier, composé d'une barre inférieure droite (longueur min. de 15 1/2") ainsi que d'une barre supérieure droite. Le tube doit avoir un diamètre compris entre 0,630" et 0,787". La barre Nerf doit être fixée au châssis principal en 2 points distants d'au moins 18 7/8". Les barres inférieures doivent avoir une longueur minimale de 11 13/16' mesurée entre les pneus avant et arrière. Les barres doivent soit utiliser du matériel de 1/4" (ou 6mm) de diamètre ou ressorts à fixer au châssis. Avec le pilote assis dans le kart, le

	la barre supérieure doit être à au moins 6 5/16" du sol. Toutes les barres homologuées CIK sont légales.
Pare-chocs arrières	Tous les karts doivent avoir un pare-chocs arrière en plastique CIK, ou un pare-chocs de type barre d'acier "pleine largeur" composé d'au moins 2 barres horizontales entre les rails du cadre (en outre, voir "Pare-chocs à double barre métallique ci-dessous). Les pare-chocs à barre unique ne sont pas autorisés. Le pare-chocs doit être au moins à 1 po en arrière des pneus arrière. Tous les pare-chocs arrière doivent être suffisamment larges pour couvrir au moins la moitié de la largeur de chaque pneu arrière et ne peuvent pas les dépasser à moins qu'une course de pluie n'ait été déclarée. Si le pare-chocs "flotte", les autorités déplaceront votre pare-chocs vers les positions les plus extrêmes dans les deux sens pour vérifier ces mesures.
Pare-chocs arrière à double barres	Le tube doit avoir un diamètre minimum de 0,630 po. Le pare-chocs doit être fixé à chacun des rails du cadre principal. La barre supérieure doit être entre 6,5" et 12" du sol avec le pilote assis dans le kart. La barre inférieure ne doit pas être plus basse que les longerons du châssis, ni plus haute que le plan supérieur de l'essieu arrière. Une conception de barre interrompue est acceptable entre les longerons du châssis tant qu'il y a une barre transversale arrière présente. Les joints coulissants entre les longerons du cadre sont également acceptables. Les barres supérieures et arrière peuvent être connectées, mais aucun joint à 90 degrés ne peut se trouver sur les bords extérieurs de la barre supérieure. Des barres de renfort supplémentaires sont en option. Le pare-chocs peut être monté à un angle de 0 à 45 degrés incliné vers l'arrière.
Carrosserie	
Général - Carrosserie	La carrosserie est définie comme les cônes de nez, les panneaux latéraux/nacelles et les carénages de direction fixés au kart. Tous les composants de la carrosserie doivent être accessibles au public pendant au moins 30 jours avant d'être utilisés en compétition. Autre qu'un transpondeur, un équipement d'acquisition de données, une caméra de sport automobile ou des graphiques ; aucun élément ne peut être attaché à des composants de carrosserie, sauf indication contraire ci-dessous. Aucune partie de la carrosserie ne peut être utilisée pour contenir du carburant ou du lest. La carrosserie doit être en bon état et correctement montée. Une carrosserie lâche peut entraîner un drapeau noir. Les karts doivent avoir tous les éléments de carrosserie installés. Aucune modification n'est autorisée sur les composantes de carrosserie autres que les modifications pour permettre l'accès au démarreur du moteur ou pour obtenir un dégagement raisonnable aux roues/pneus et aux composants de direction. Des réparations raisonnables peuvent être effectuées, mais toute tentative de renforcer ou de renforcer tout composant de carrosserie n'est pas autorisée.
Carénage avant/Aileron avant	Le haut du carénage avant ne doit pas être plus haut que le haut des pneus avant et doit avoir au moins 1/2" garde au sol. Le carénage avant doit être fixé aux deux tubes constituant le pare-chocs avant du kart. Le logo d'homologation CIK doit être présent. Si un accessoire approuvé par le CIK est disponible pour le nez utilisé, il peut être utilisé. Il doit aussi avoir un logo d'homologation CIK et attache au nez selon la méthode conçue par la fabrication.
Panneau frontal - Direction	Le panneau frontal ne doit pas dépasser de plus de 2,5 cm au-dessus du point le plus haut du volant lorsqu'il est centré. Le bas du panneau frontal peut être coupé pour obtenir cette mesure. Le jeu minimum entre le panneau frontal et le volant est de 2". Doit être monté avec des matériaux facilement pliables et aucun bord tranchant ne doit être exposé au pilote. Le logo d'homologation CIK doit être présent.
Panneaux latéraux/Pontons	Les pontons peuvent ne pas couvrir le pilote ou chevaucher les rails principaux du châssis. Les pontons ne peuvent pas être plus hauts qu'un plan établi du haut des pneus avant aux pneus arrière. La garde au sol doit être comprise entre 1/2" et 2,625". Le logo d'homologation CIK doit être présent.
Mesures de la voie arrière	Les pneus ne doivent pas être à plus de 1,5" au-delà du point le plus à l'extérieur de la nacelle/panneau latéral, et ne peuvent pas être à plus de 1,3125" à l'intérieur du point le plus à l'extérieur du ponton latéral/du panneau. Les compétiteurs ne peuvent pas tenir la carrosserie pendant la mesure. Vous serez autorisé à pousser une fois la carrosserie montée de manière lâche avant la mesure. Cependant, à partir de ce moment, il dépend de la façon dont la mesure sera prise.

Plancher	Les planchers ne sont autorisés qu'à l'intérieur des rails latéraux principaux du châssis, entre les rails du châssis avant et central (à la taille du pilote). Aucune partie ne peut être au-dessus de la ligne médiane de l'essieu arrière ou dans la boucle du pare-chocs avant.
Numéros de kart	Des numéros facilement lisibles d'au moins 4,5 pouces de hauteur doivent être apposés à l'avant, à l'arrière et sur les deux côtés du kart. Des chiffres noirs sur fond blanc ou jaune sont requis. Tous les numéros doivent être lisibles et visibles lorsque le kart est en mouvement. Le balancement des panneaux de numéros ne seront pas tolérés. Si les officiels de la course déterminent que les numéros ne peuvent pas être facilement lus, vous devrez acheter des numéros de remplacement Deux compétiteurs de la même classe ne seront pas autorisés à utiliser le même numéro. Les lettres ne sont pas reconnues et ne doivent pas être présentes sur le kart. Les compétiteurs n'affichant pas le bon numéro pourront être pénalisés ou disqualifiés
Contrôles	
Fixations qui requiert des sécurités	Tous les éléments suivants nécessitent un fil de sécurité, des goupilles fendues, des clips de sécurité ou un double écrou : Tous les points de fixation des freins ; tige de frein ; Pédales ; Tous les composants de direction ; Écrou de la broche principale ; poids de lest
Retour de l'accélérateur	Doit avoir un ressort de rappel d'accélérateur à action positive

Sièges

Siège approuvé	Le siège doit être disponible sur le marché pendant au moins 30 jours et répondre aux spécifications de siège CIK ci-dessous
Hauteur de siège	Tel que mesuré à partir d'un plan vertical du sol au centre supérieur du dossier du siège avec le pilote assis. Kid Kart = 10" - Cadet/Sportsman = 10" - Junior = 12" - Senior= 13" (Minimum)
Position du siège	Le siège ne peut pas être monté là où une partie s'étend au-delà du plan arrière de l'essieu. Doit être monté dans le kart de manière que le corps du pilote se trouve entre les rails du cadre principal du châssis.
Siège CIK	<p>Les sièges doivent avoir des bords roulés en haut et en bas. À part la réparation ou le renforcement, aucun ajout ne sera autorisé au siège par rapport à sa conception originale. Les sièges Speedway ou « laydown » (sièges à dossier relevé) ne sont pas des sièges CIK. La conception des sièges doit ressembler étroitement au schéma ci-dessous.</p> <p>Le siège ne doit pas mesurer plus de 28 pouces, mesuré du centre du dossier du siège à l'une ou l'autre des parties avant du siège, y compris les bords arrondis. Cela sera mesuré avec une jauge de 28 pouces.</p> <p>L'angle d'assise maximal sera mesuré à n'importe quel point entre 2" et 10" du bord supérieur du siège. Aucune mesure ne sera prise à moins de 2 pouces de la cavité de la colonne vertébrale du siège. Au minimum, l'angle des sièges sera vérifié à deux endroits, un de chaque côté de la cavité de la colonne vertébrale.</p> <div data-bbox="602 947 1214 1373" data-label="Image"> </div> <p>Toutes les mesures seront « telles que courbes », sur un terrain plat avec le pilote hors du kart. Dans le cas où un pneu a perdu sa pression avant que les inspecteurs n'aient vérifié la légalité des sièges, tous les pneus seront réinitialisés à 10 psi.</p> <p>Bien que les sièges fabriqués par NEK/JECKO ne respectent pas la mesure de longueur de 28 pouces, ils sont considérés comme des sièges CIK et donc légaux pour une utilisation.</p>

Divers

Transpondeurs	Les karts doivent avoir un transpondeur compatible AMB 160 / Mylaps fonctionnel. Il ne peut pas être monté plus en avant que 9" derrière la ligne médiane du pivot de la direction, mesuré à partir du haut du boulon.
Caméras	Les pilotes / karts sont autorisés à faire fonctionner des caméras n'importe où sur le kart, tant que cela n'interfère pas avec la capacité de lire le numéro de karts. Il doit être monté de manière à ne pas pouvoir se déloger suite à un contact lors d'une course. Aucune partie de la caméra ne peut être en dehors du périmètre du kart. Les caméras ne sont pas autorisées à être montées à aucun casque.
Communication avec le pilote	Aucune radio, téléphone portable ou tout autre type d'appareil ne peut être utilisé pour communiquer avec un pilote à tout moment .
Test d'huile	Bien qu'aucune huile spécifique ne soit spécifiée pour l'utilisation, l'huile peut ne pas avoir de propriétés combustibles. L'huile doit passer un test de flamme avant et après la course ainsi que tout autre moyen de test déterminé par l'inspecteur technique
Filtre à air	En plus de la règle 9 de Briggs©, un trou ne dépassant pas 1/4" est autorisé dans le capuchon du filtre à air pour la fixation d'un pare-pluie. Si aucune protection n'est utilisée, le trou doit être scellé soit par une attache soit par une autre méthode. Les attaches de protection ne doivent pas dépasser de plus de 3/4" à l'intérieur du filtre Aucune substance autre que l'huile de filtre ou les débris ne peut être présente dans/sur le filtre à tout moment.

Poids de lest	
Peinture /identification des poids	Doit être étiqueté avec le numéro du karts et peint d'une couleur visible. Le blanc est fortement recommandé.
Fixations	<p>Quincaillerie 5/16" minimum de grade 5. Le ballast de plus de 7 lb doit utiliser plusieurs attaches dans un rapport de une fixation par 5 lb. Tout le matériel doit être câblé de sécurité ou à double écrou.</p> <p>Il est fortement recommandé d'utiliser des rondelles métalliques d'au moins 1,5 po de diamètre lors du montage du lest sur un siège de kart. Ces rondelles doivent être placées des deux côtés du siège et profilées pour correspondre à la courbure du siège afin d'éviter d'endommager la fibre de verre. Les attaches d'une longueur excessive doivent être coupées courtes ou couvertes pour protéger le pilote.</p>
Points d'attaches	<p>Le poids ne peut pas être ajouté aux pare-chocs arrière ou aux barres de pontons latéraux. Si des supports sont utilisés pour monter le ballast, ils doivent également être à double écrou ou câblés de sécurité et utiliser du matériel d'au moins 5/16" de diamètre.</p> <p>Si du lest est ajouté au pare-chocs avant (supérieur ou inférieur); chaque pièce doit peser 3 livres. ou moins, et une seule pièce par point d'attache. Pas plus de 10 livres. peuvent être ajoutés au total au(x) pare-chocs avant. Le ballast fixé au(x) pare-chocs avant doit être complètement en dessous du plan supérieur du cône de nez. Toutes les fixations doivent être orientées vers le bas ou vers le centre du kart.</p> <p>Les pilotes qui seront pris avec du lest sur eux sont sujets à une disqualification ou une suspension immédiate.</p> <p>Indépendamment de la légalité technique, toute installation de ballast est soumise à l'approbation des responsables techniques.</p> <p>Les officiels sont chargés de demander aux pilotes de corriger toute installation de ballast qu'ils jugent présenter un risque potentiel.</p>
Lest approuvé	Ballast acier ou plomb uniquement. L'utilisation de grenaille de plomb ou de matériel similaire est expressément interdite. La "feuille de plomb" doit être boulonnée de la même manière que tout autre lest décrit ci-dessus.
Système alimentation d'essence	
Réservoir d'essence	Doit avoir un bouchon de remplissage étanche fonctionnel. Le matériau doit être résistant aux perforations et exempt de dommages. Le réservoir doit être situé sous la colonne de direction, entre les deux longerons principaux du châssis. Doit être solidement fixé au plancher/châssis ; ou aux montants de la colonne de direction.
Système d'alimentation pressurisé d'essence	Ne sont pas autorisés. Les pompes à carburant ne peuvent être que des pompes à impulsions, actionnées via le carter du moteur. Les lignes d'impulsion peuvent avoir un diamètre interne maximum de 1/4" (6 mm) et ne pas dépasser 10" de longueur.
Ligne d'alimentation d'essence	<p>Des conduites de diamètre intérieur maximum de 1/4 po (6 mm) doivent être utilisées. Conduites de carburant flexibles uniquement. Les conduites de carburant doivent être fixé au châssis, ainsi qu'à tous les points de connexion via un fil d'attache, des colliers de serrage ou des attaches métalliques.</p> <p>La conduite de carburant entre le carburateur et la pompe à carburant doit avoir un diamètre continu à l'intérieur et à l'extérieur sur toute sa longueur, qui ne peut pas dépasser 16". Cette conduite doit être d'une seule pièce sans réducteurs à chaque extrémité et dimensionnée de manière appropriée pour s'adapter en toute sécurité sur les deux raccords de conduite de carburant. Aucun objet ne peut être placé sur ou à l'intérieur de la ligne qui est perçu par les responsables techniques comme altérant le flux de carburant entre ces deux points.</p>
Système de retour d'essence	L'utilisation d'une conduite de carburant supplémentaire pour renvoyer l'excès de carburant ou la pression de carburant dans le réservoir de carburant n'est pas autorisée. Les seules conduites de carburant autorisées vont du réservoir à la pompe et de la pompe au carburateur. Un seul filtre à carburant peut être présent et doit être situé dans la ligne entre le réservoir et la pompe à carburant.